

3. FORHANDLINGSEMNE:

Biltyveri

Biltillgrepp.

Av kanslirådet GUSTAF PERSSON, Stockholm.

Utveckling och omfattning.

Motorismen har liksom på så många andra områden avsatt djupa spår även i brottsstatistiken. För Sveriges del kan förbehållslöst konstateras, att biltillgreppen under de senaste åren varit och alltså är vårt mest omdebatterade kriminalitetsproblem. Brottsföreteelsens internationella karaktär och räckvidd kommer emellertid till synes bland annat därigenom att tillgrepp av motorfordon i allt vidare utsträckning redovisas under en särskild rubrik i vederbörande lands kriminalstatistik. Siffrorna i nedanstående tabeller är hämtade ur en pågående utredning rörande jämförelse mellan vissa brottsgrupper i Sverige och utlandet, som på offentligt uppdrag utföras av f. d. byrådirektören i Statistiska centralbyrån Sverker Groth och förste byråsekreteraren därstädes Sven Rengby.

Tabell 1.

Tillgrepp av motorfordon.

Stad	Antalet till polisens kännedom komna brott					Summa
	1950	1951	1952	1953	1954	
Amsterdam (ej motorcyklar)	55	38	93	123	264	573
Bern	16	29	52	96	213	406
Edinburgh	242	211	440	421	417	1731
Glasgow	810	692	727	574	541	3344
Göteborg	828	1226	1353	1164	2647	7218
Hamburg	435	540	633	952	1019	3579
Helsingfors	153	142	196	196	187	874
Köpenhamn (ej mopeder)	1135	1380	1517	1801	1784	7617
London	5031	7390	7239	7275	7104	34039
Malmö	304	609	414	583	1162	3072
Oslo	348	584	564	756	753	3005
Rom	2353	2241	2401	2530	2497	12022
Stockholm	2937	3581	3315	4007	5737	19577
Zürich	147	304	446	570	708	2175

Anm. Uppgifterna för Stockholm, Göteborg och Malmö omfattar, såvitt angår tiden efter 1/7 1952, även mopeder.

Tabell 2.

Tillgrepp av motorfordon.

Årliga antalet till polisens kännedom komna brott i förhållande till 100.000 av medelfolkmängden åren 1950—1954.

Stad	Tillgrepp av motorfordon
Amsterdam (ej motorcyklar)	13,5
Bern	54,1
Edingburgh	73,7
Glasgow	61,5
Göteborg	354,0
Hamburg	42,9
Helsingfors	45,3
Köpenhamn (ej mopeder)	199,9
London	81,5
Malmö	311,9
Oslo	136,9
Rom	147,8
Stockholm	517,2
Zürich	108,8

Anm. Uppgifterna för Stockholm, Göteborg och Malmö omfattar efter den 1/7 1952 även mopeder.

Av tabellerna framgår att antalet motorfordonstillgrepp i förhållande till folkmängden uppvisar en betydlig högre siffra för Stockholm, Göteborg och Malmö än beträffande övriga däri upptagna städer. Det skulle otvivelaktigt ha varit av intresse, om tillgreppssiffrorna kunnat ställas i relation till antalet motorfordon i respektive städer men något uppgiftsmaterial till grund för en sådan jämförelse har ej stått till förfogande. Enligt vad som framkommit vid en specialundersökning innefattar uppgifterna för de tre svenska städerna, liksom förmodligen statistiken för landet i övrigt, ett betydande antal försöksbrott. I vilken utsträckning icke fullbordade tillgrepp ingår i uppgifterna från övriga städer får däremot anses ovisst.

Enligt vad den svenska polisstatistiken utvisar begås de flesta motorfordonstillgreppen i de största städerna. Stockholm, Göteborg och Malmö, vars sammanlagda invånarantal utgör c:a 20 % av landets hela befolkning, svarar således för mer än 70 % av samtliga motorfordonstillgrepp.

Bland motorfordonstillgreppen knyter sig ur såväl sociala som kriminalpolitiska synpunkter intresset i första rummet till *biltillgreppen*. Att åstadkomma någon motsvarande internationell jämförelse mellan tillgrepp av detta slag har dock ej varit möjligt. Såsom den svenska polisstatistiken för närvarande är upplagd redovisas tillgrepp av bilar, motorcyklar och mopeder i en gemensam grupp. I viss utsträckning

kan dock separata uppgifter om biltillgrepp erhållas med ledning av vederbörande polismyndigheters anmälningsstatistik.

I nedanstående tabell anges antalet fullbordade biltillgrepp i Stockholm under åren 1950—1956 jämte antalet registrerade bilar och folkmängden för dessa år. Jämsides härmed redovisas i viss utsträckning motsvarande uppgifter för Köpenhamn, Oslo och Helsingfors.

Tabell 3.

	Biltillgrepp	Reg. bilar	Folk-mängd	Biltillgrepp	Reg. bilar	Folk-mängd
	<i>Stockholm</i>			<i>Köpenhamn</i>		
1950	1.144	39.398	744.143	490	—	—
1951	1.444	46.011	752.787	630	—	—
1952	1.515	50.311	761.787	600	—	—
1953	1.179	55.771	769.714	449	37.711	759.700
1954	1.717	66.709	776.947	356	43.787	756.200
1955	3.661	78.571	785.945	490	49.168	752.300
1956	2.602	88.349	794.671	475	51.777	745.600
	<i>Oslo</i>			<i>Helsingfors</i>		
1950	—	—	—	—	—	—
1951	—	—	—	—	—	—
1952	—	—	—	166	21.900	384.521
1953	535	36.634	—	152	23.700	394.511
1954	449	40.376	444.000	124	25.200	396.343
1955	720	44.308	447.000	173	29.600	403.970
1956	—	—	—	315	36.200	—

Anm. Siffrorna betr. reg.bilar och folkmängd i Stockholm avser förhållandet vid resp. års slut.

Till belysning av utvecklingen under de tre senaste årtiondena kan anföras att antalet biltillgrepp i Stockholm år 1924 uppgick till 49 (registrerade bilar c:a 10.000) och år 1928 till 649 (registrerade bilar c:a 19.000).

Vid en av professorn Ivar Agge och juris kandidaten Gunnar Fredriksson verkställd undersökning av biltillgreppen i Stockholm under år 1953 befanns antalet fullbordade tillgrepp uppgå till 967, medan anmälningsstatistiken för samma år, såsom framgår av tabell 3, upptar 1.179 fall. Differensen torde till väsentlig del bero på att anmälningar blivit dubbelförda, att i statistiken influerats anmälningar om tillgrepp som begåtts utom Stockholm och att anmälda tillgrepp vid en närmare granskning av materialet visat sig ej utgöra brott. Även andra omständigheter kan ha spelat in. Kan det antagas att motsvarande differens föreligger även för andra år, skulle detta innebära att i tabellen redovisade siffror enligt anmälningsstatistiken bör minskas med c:a 15 %

för att ge ett mera exakt uttryck för den verkliga brottsmängden. Härvid må dock anmärkas att tillgreppssiffran för 1956 enligt vad som meddelats av föreståndaren för Stockholmspolisens bilsektion torde vara i det närmaste korrekt. Från och med nämnda år har nämligen statistiken omlagts på sådant sätt, att marginalen för felaktigheter genom dubbelföring av anmälningar och av annan anledning torde vara mycket ringa. Siffran för 1956 har dock uppenbarligen påverkats av det i samband med brännoljerestriktionerna under hösten samma år meddelade förbudet mot s. k. söndagskörning.

Vad i det föregående sagts om motorfordonstillgreppens starka koncentration till de största städerna i Sverige (Stockholm, Göteborg och Malmö) torde i än högre grad gälla i fråga om biltillgreppen.

Innan den statistiska redogörelsen avslutas må här nedan anföras några uppgifter angående biltillgreppens omfattning i vissa amerikanska städer under år 1954 enligt The World Almanac and Book of Facts för 1956. Till jämförelse härmed lämnas motsvarande uppgifter för Stockholm, Köpenhamn, Oslo och Helsingfors.

Tabell 4.

Stadens namn	Folkmängd 1950	Biltill- grepp 1954	Antalet biltillgrepp per 100.000 invånare
New York (1954)	8.041.000	12.896	160
Chicago	3.621.000	5.053	139
Los Angeles (1953)	2.105.000	6.890	328
Philadelphia	2.072.000	4.549	220
Detroit	1.850.000	7.140	386
Baltimore	950.000	4.890	515
Cleveland	914.000	1.370	150
Washington	802.000	1.272	158
Boston	801.000	2.370	296
San Francisco	775.000	3.962	512
Pittsburg	677.000	1.765	260
Houston	596.000	2.063	346
Buffalo	580.000	1.231	212
Minneapolis	522.000	1.264	241
En jämförelse med siffrorna i tabell 3 för 1954 ger följande resultat			
Stockholm	773.000*)	1.717	222
Köpenhamn	756.200	356	47
Oslo	444.000	449	102
Helsingfors	396.000	124	31

*) Medelfolkmängden 1954.

Det anförda jämförelsematerialet är ofullständigt bl. a. såtillvida att det icke ger någon upplysning om biltätheten (frestelsemängden). Ehuru uppgifter härom för ett land i dess helhet icke utan vidare kan anses representativa för en viss stad, torde det dock vara upplysande att anföra några siffror (beträffande Stockholm överensstämmer relationstalet för biltätheten på grundval av antalet registrerade bilar ganska nära med motsvarande tal för landet i dess helhet). Enligt Statistisk årsbok för Sverige uppgick år 1954 antalet personbilar (den dominerande gruppen bland objekten för biltillgrepp) per 1.000 invånare till följande: Sverige 74, Danmark 44, Finland 17, Norge 32 och Amerikas Förenta Stater 290. I Europa uppvisar intet land samma höga relationstal som Sverige; Frankrike kommer närmast med 62 personbilar per 1.000 invånare samt därefter Storbritannien och Luxemburg med 61, närmast följda av Schweiz med 48.

Av de anförda siffrorna framgår att biltätheten i sin helhet är omkring fyra gånger större i USA än i Sverige. Utgår man ifrån att samma relationstal i stort sett gäller även såvitt angår Stockholm i jämförelse med de amerikanska städer som anges i tabell 4, skulle detta innebära att antalet biltillgrepp i Stockholm i förhållande till bilantalet vore betydligt flera än även i de av ifrågavarande amerikanska städer, som uppvisar de högsta tillgreppssiffrorna.

Vissa under senare år verkställda undersökningar har givit viktiga bidrag till en närmare belysning av biltillgreppens art och utbredning samt faktorer som kan antagas påverka eller stå i samband med ifrågavarande brottsföreteelses utveckling. Härvid avses i främsta rummet kriminalchefen L'Abée-Lunds undersökning om biltillgrepp i Oslo (cit. L'Abée-Lund), professorn Ivar Agge och juris kandidaten Gunnar Fredrikssons förutnämnda undersökning om biltillgreppen i Stockholm (cit. Agge-Fredriksson) och fil. kand. Birgit Werners undersökning „Motorfordonstillgrepp“ (cit. Werner). En intressant studie rörande biltillgrepp i USA återfinnes i professorn Jerome Halls arbete „Theft, Law and Society“, andra upplagan 1952 (cit. Hall).

På grundval av verkställd statistisk undersökning anför Werner sammanfattningsvis följande. I förhållande till *invånarantalet* tillgripes flera bilar i USA än i Sverige. Likaledes begås i förhållande till *invånarantalet* flera biltillgrepp i vissa amerikanska städer än i Stockholm, medan det i Stockholm begås flera än i Köpenhamn, Helsingfors, Paris, London, Amsterdam samt troligen även övriga europeiska storstäder. I Köpenhamn, vars siffror för motorfordonstillgrepp är jämförbara med de svenska, tillgripes i förhållande till *invånarantalet* färre motorfordon än i Stockholm och Göteborg. I förhållande till *bilantalet* tillgripes flera bilar i Stockholm än i Köpenhamn och troligen också flera i Sverige än i USA.

Karakteristik av biltillgreppen.

Utmärkande för biltillgreppen är bland annat brottsföreteelsens lokala variationer. Enligt vad Werner påvisat föreligger ett tydligt sam-

band mellan stadens storlek och antalet biltillgrepp per invånare (ju större stad, desto flera tillgrepp). Någon dylik relation har ej kommit till synes vid vissa andra av henne undersökta grupper av tillgrepps-brott utan beträffande dessa har anmälningarna i förhållande till folk-mängden visat sig vara ungefär lika vanliga i alla de tre största städerna (Stockholm, Göteborg och Malmö). Werner konstaterar i anslutning härtill, att åtminstone i Sverige städernas tillväxt synes betyda mera i fråga om frekvensen av motorfordonstillgrepp än beträffande andra slag av tillgrepp.

Enligt Agge-Fredriksson intar Stockholm i fråga om motorfordons-tillgreppens omfattning en markerad särställning med en tillgreppsrisik (antalet motorfordonstillgrepp i relation til motorfordonsbeståndet), som ligger flera gånger så högt som medeltalet för hela riket. Samma tendens i fråga om tillgreppsrisiken gör sig, ehuru i mindre utpräglad grad, gällande även beträffande Göteborg och Malmö.

Beträffande förhållandena i USA synes en nära överensstämmelse föreligga mellan Halls iakttagelser och Werners undersökningsresultat. Enligt Hall har således den relativa omfattningen av biltillgrepp i USA (antalet tillgrepp per 100.000 av folkmängden), bortsett från vissa smärre avvikelser, under en lång följd av år visat sig stå i direkt proportion till stadens storlek. Detta innebär med andra ord att biltillgreppen i absoluta tal räknat ökar progressivt i förhållande till folkmängdens tillväxt. Avvikelserna har väsentligen bestått däri att de näst största städerna under vissa år företett ett högre relationstal än de största. Hall säger sig ej ha kunnat konstatera en liknande tendens för något annat brott utom beträffande rån, vars relativa förekomst visar en ännu mera utpräglad proportionalitet i förhållande till folkmängden.

För bedömande av ifrågavarande brottsföreteelse synes det, särskilt ur legislativ synpunkt, vara anledning att uppmärksamma, i vilken utsträckning och under vilka omständigheter tillgripna fordon återfinnes. Vad som framkommit härom vid de undersökningar, som verkställt av Werner och Agge-Fredriksson, torde i stort sett äga generell giltighet. På grundval av en undersökning om biltillgrepp i Malmö konstaterar Werner att antalet fordon, som över huvud taget ej anträffats, utgjorde högst 1 %. Det stora flertalet hade återfunnits i Malmö eller i omedelbar närhet av staden. Drygt 90 % hade påträffats inom en vecka, de allra flesta inom loppet av två dagar efter det att tillgreppet ägt rum. Agge-Fredriksson redovisar i stort sett samma resultat. Av de 967 i Stockholm tillgripna bilar, som deras undersökning omfattat, hade samtliga utom 12 (motsvarande 1 %) påträffats, de flesta i Stockholm eller i någon av grannkommunerna efter endast kort tids förlopp.

Beträffande det skick, vari bilarna återfunnits, ger Werners undersökning vid handen att de i 37 % av fallen varit mer eller mindre svårt skadade. Enligt Agge-Fredriksson hade minst 15 % åsamkats skador av betydelse.

Såvitt gäller amerikanska förhållanden framgår av Hall att tillgripna bilar i regel påträffas i omkring 90 % av fallen.

I det följande skall i korthet redogöras för vissa resultat som framkommit vid den av Agge-Fredriksson verkställda undersökningen. Enligt från polisen inhämtade upplysningar kan undersökningsresultaten i stort sett anses representativa för biltillgreppen i Stockholm över huvud taget. Beträffande vissa iakttagelser torde det för övrigt finnas skäl till antagande att de äger en ännu mera generell giltighet, särskilt såvitt gäller biltillgreppen i de största städerna.

Undersökningen har, såsom förut nämnts, omfattat samtliga fullbordade tillgrepp av bilar i Stockholm under år 1953. Antalet tillgripna bilar utgjorde detta år 967, därav 811 personbilar, 65 skåpbilar, 87 lastbilar och 4 bussar.

De flesta tillgreppen ägde rum å lördagar; närmast i tur kom fredagar medan tisdagar hade det minsta antalet. Tillgreppsfrekvensen nådde sin höjdpunkt vid timmarna omkring midnatt. Flertalet tillgrepp ägde rum inom stadens centralare delar (Norrmalm, Östermalm och Vasastaden). Omkring en tiondel av bilarna hade tillgripits medan de förvarats i garage eller eljest inomhus. Av de utomhusparkerade bilarna hade ungefär en tjugondel varit olåsta vid brottstillfället (minst 40.000 bilar beräknas varje natt stå parkerade utomhus på gator och andra platser i Stockholm).

Det vanligaste ändamålet med tillgreppen hade varit nöjesåkning. Ett femtiotal bilar hade använts i samband med begående av inbrott, i 10 fall medelst kassaskåpsprängning. I 133 fall hade egendom stulits ur bilen, i allmänhet av mindre värde. I fyra av de uppklarade fallen hade den tillgripna bilen försålts. Ändring av registreringsskyltar, förfalskning av skattekvitto och andra åtgärder för att minska risken för upptäckt hade förekommit endast i ringa utsträckning. (Enligt meddelande från polisen har emellertid åtgärder av här avsett slag under senare år förekommit i ökad omfattning.)

Beträffande tillvägagångssättet vid tillgreppen ger undersökningen upplysning om att man vanligtvis dyrkat upp tändningslåset eller öppnat det med falsk nyckel eller att man kopplat förbi låset (tjuvkopplat) med användande av metalltrådar, säkerhetsnålar, plastremсор m. m. I ett flertal fall hade kopplingen åstadkommits med staniolpapper.

Till den nu lämnade redogörelsen må fogas några uppgifter om biltillgreppens ekonomiska konsekvenser. Enligt uppgift från Svenska Automobiltarifföreningen utbetalades av försäkringsbolagen under år 1955 c:a 5 miljoner kronor i ersättning för skador å tillgripna bilar. Härtill kommer värdet av skador som genom brottet tillfogas tredje man och annans egendom samt andra förluster av skilda slag. Tages vidare hänsyn till att ej på långt när alla bilar är stöldförsäkrade, ger det angivna ersättningsbelopet endast en ofullständig bild av biltillgreppens ekonomiska skadeverkningar.

Brottslingsklientelet.

Tillgängliga upplysningar ger entydigt vid handen att de flesta biltillgreppen begås av unga pojkar. Enligt Agge-Fredriksson framgår att av samtliga män, som enligt deras undersökning övertygats om biltillgrepp i Stockholm under år 1953, omkring 80 % utgjordes av ynglingar i åldern 16—20 år. Den högsta tillgreppsfrekvensen representerades av åldersgruppen 17—18 år. Över 25-årsåldern visade sig tillgreppen mer och mer sporadiskt förekommande. L'Abée-Lund fastslår såsom resultat av sin undersökning om biltillgrepp i Oslo, att åldersgruppen 16—20 år dominerar bland förövrarna samt att ett påtagligt ringa antal äldre personer begår detta slags brott. Enligt Hall var över 80 % av samtliga män, som arresterades för biltillgrepp i USA under 1943 och 1945 (enligt uppgifter i Uniform Crime Report Table), under 21 år.

Agge-Fredriksson konstaterar, att biltillgrepp är ett utpräglat manligt brott. Bland dem, som enligt deras undersökning befunnits skyldiga härtill — tillsammans 317 — var 303 män och 14 kvinnor. Kvinnorna hade endast deltagit i ett brott vardera och i samtliga fall spelat en rent passiv roll.

I fråga om brottslingsklienteletets sammansättning och egenskaper i övrigt liksom beträffande biltillgreppens sociologiska och psykologiska bakgrund saknas för närvarande, åtminstone i Sverige, några vägledande forskningsresultat.

Enligt Agge-Fredriksson syntes endast en femtedel av förövrarna ha saknat tidigare kriminell belastning. Mer än hälften av biltillgreppen hade förövats av två eller flera personer men några egentliga ligor hade inte förekommit. Spritpåverkan hade konstaterats vid ungefär en tiondel av tillgreppen och var vanligast bland de äldre (enligt upplysningar från polisen har dock efter spritransoneringens avskaffande fr.o.m. den 1 oktober 1955 alkohelpåverkan i samband med biltillgrepp kunnat iakttagas i betydligt större utsträckning än tidigare även hos det yngre klientelet).

Beträffande förhållandena i USA framhåller Hall i samband med en analyserande översikt av olika omständigheter, som kan antagas influera på biltillgreppens vidsträckta omfattning, att den konstanta och mest betydelsefulla faktorn i hela frågakomplexet hänför sig till den moderna ungdomens lust att köra bil. De flesta bilar tillgripes av ynglingar i de övre tonåren, drivna av den spänning som tillgreppet utlöser eller av ett behov att hävda sig och briljera eller också för att göra en nöjestrupp. Enligt Hall är det vidare en typisk företeelse att pojkar, som gör sig skyldiga till biltillgrepp, i yngre år ägnat sig åt snatterier och butiksstölder.

Att motorintresset spelar en betydande roll bland de faktorer, som påverkar ifrågavarande brottsföreteelses utbredning inom vissa yngre åldersgrupper, torde vara otvivelaktigt. Vid en av fil.kand. Sten Björkenhed och fil.lie. Bertil Hermansson verkställd sociologisk undersökning av den manliga ungdomsbrottsligheten i Göteborg under åren 1951

och 1952 hade en grupp om 104 ungdomsbrottslingar i åldern 15—20 år, bland vilka ett flertal behandlats för tillgrepp av bil eller motorcykel, tillfrågats om sina intressen. Svaren utvisade att det dominerande intresset bland majoriteten av de tillfrågade eller 75 % gällde motorfordon.

I detta sammanhang torde det också vara av intresse att omnämna en i USA verkställd undersökning rörande vissa psykiska egenskaper hos förövare av biltillgrepp (Irwin August Berg: A comparative study of car thieves, publicerad i mars-april häftet 1944 i *Journal of Criminal Law and Criminology*). Undersökningen hade till syfte att pröva giltigheten av en hypotes, enligt vilken förövarna av biltillgrepp antogs representera en låg intelligensnivå i betraktande av de ringa utsikter att undgå upptäckt som betingades av polisens intensifierade trafikövervakning. Vid undersökningen jämfördes en grupp på 475 för biltillgrepp dömda personer med en slumpmässigt utvald kontrollgrupp, bestående av 480 fångar, vilka dömts för olika slags brott. Resultatet gav vid handen att förövarna av biltillgrepp hade högre intelligens och ägde bättre skoleunderbyggnad samtidigt som de var yngre än medlemmarna i kontrollgruppen. Härjämte visade det sig att biltillgrepp ofta är ett brott av impulsiv karaktär, något som i sin tur syntes kunna sättas i samband med en allmän omogenhet och brist på ansvarskänsla hos klientelet till följd av hämmad personlighetsutveckling i socialt och emotionellt hänseende.

Brottsrubricering och samhällsreaktion.

Tillgrepp av bil (som innefattar intrång i annans besittning) bedömes enligt svensk rätt såsom stöld, om gärningsmannen haft tillägnelseuppsåt, och i annat fall såsom egenmäktigt förfarande. Brottet bestraffas såsom grovt egenmäktigt förfarande, om tillgreppet avsett fortskaffningsmedel och detta brukats vårdslöst eller icke återställts. Stöld ansågs tidigare föreligga huvudsakligen i de fall, då gärningsmannen avsett att behålla bilen eller sälja den. Genom två prejudicerande avgöranden av Högsta domstolen under år 1954 har emellertid en ändring av rättstillämpningen skett därhän att biltillgrepp numera bedömes såsom stöld, även om förövaren endast haft s.k. eventuellt uppsåt att avhända ägaren bilen. Enligt vad som framgår av Agge-Frederiksson har såsom följd av dessa båda prejudikat i Stockholm utbildat sig den praxis att tillgrepp av bil i regel bedömes som stöld, om bilen återfinnes utom Stockholm, men som egenmäktigt förfarande, om bilen anträffas i Stockholm i inte allför skadat skick. Ändringar av registreringskyltar eller anbringande av falska sådana torde dock i regel medföra att tillgreppet betraktas som stöld, oavsett var bilen återfinnes.

I Norge straffas tillgrepp av motorfordon enligt en särskild bestämmelse om brukstyveri av motorvogn. För straffbarhet fordras icke — såsom fallet är beträffande den allmänna bestämmelsen om tyveri — att gärningsmannen handlat med avsikt att bereda sig eller annan oberättigad vinning utan bestämmelsen kan tillämpas mot envar som rätts-

stridigt brukar eller förfogar över en bil eller motorecykel. (L'Abée-Lund framhåller som en stor fördel att det sätt på vilket bestämmelsen avfattats icke medför några bevissvårigheter. Har en bil tillgripits och brottet uppklarats, räcker det med att förebringa bevisning om att gärningsmannen uppsåtligen brukat bilen utan ägarens samtycke.)

Enligt dansk rätt bestraffas biltillgrepp vanligtvis enligt en särskild bestämmelse om s.k. brugstyveri. För straffbarhet fordras att ägaren tillfogats förlust eller väsentlig olägenhet. Under vissa förutsättningar kan emellertid tillgrepp av bil straffas som tyveri.

I Finland bestraffas biltillgrepp som stöld endast i de fall, då gärningsmannen kan överbevisas om att han begått tillgreppet i avsikt att behålla fordonet för egen räkning eller sälja det. Med hänsyn till svårigheten att förebringa bevisning härom dömes förövaren vanligtvis för olovligt brukande av annan tillhörig lös egendom.

Enligt vad som framgår av Hall behandlas i vissa stater i USA stöld av bil och tillgrepp av bil för tillfälligt bruk såsom två skilda brott. Så är exempelvis fallet i Illinois och i Oklahoma. I den sistnämnda staten ingår enligt en lag av 1949 i straffskalan för bilstöld frihetsstraff från 3 till 20 år, medan tillgrepp för tillfälligt bruk (joy-riding) bestraffas med böter från 5 till 500 dollars.

Diskussionen om biltillgreppen har i Sverige till betydande del gällt frågan om brottets benämning och från många håll har röster höjts för att vad som för närvarande bedömes såsom egenmäktigt förfarande i stället borde rubriceras såsom stöld. I sitt förslag till brottsbalk (SOU 1953:14) uttalar straffrättskommittén beträffande denna fråga bl. a. att det ur flera synpunkter icke är oväsentligt att brottsrubriceringen överensstämmer med vad som enligt allmän rättsuppfattning framstår som riktigt och rimligt. I anslutning härtill har kommittén övervägt två lösningar, den ena innebärande en jämkning av lagbestämmelsen om stöld i den riktningen att tillgrepp av den natur som biltillgreppen i allmänhet har skulle bli att bedöma som stöldbrott och den andra att en särskild straffbestämmelse utformades för det fall att någon utan att göra sig skyldig till stöld tager och brukar annans fortskaffningsmedel. Till förmån för det senare alternativet talade enligt kommittén att ifrågavarande brott i viss mån är av speciell natur och att gärningsmännen ofta representerar samma typ ur psykologisk synpunkt. Genom att sammanföra brotten till en och samma brottstyp skulle man också undgå den vanskliga gränsdragningen mellan stöld och egenmäktigt förfarande i hithörande vanliga fall. Kommittén stannade likväl för sin del vid att förordna det förstnämnda alternativet.

Under de senaste årens diskussion om biltillgreppen har stridiga meningar framförallt gjort sig gällande i frågan om formerna för samhälls-ingripandet mot den tilltagande brottsligheten på förevarande område. Ur denna synpunkt erbjuder också brottsföreteelsen de ur kriminalpolitisk synpunkt mest intrikata problemställningarna. Eftersom bil-

tillgreppen till övervägande delen begås av ungdomar påverkas reaktionsåtgärderna endast i ringa grad av gällande straffskalor. Påföljderna bestämmas i stället med tillämpning av andra lagar och bestämmelser och har väsentligen karaktär av vård- och tillsynsåtgärder av olika slag, ofta i socialvårdens regi. Beträffande biltillgreppen har uppmärksamheten i främsta rummet koncentrerats på användningen av åtalsetergift, särskilt enligt lagen den 19 maj 1944. Under vissa angivna omständigheter kan enligt denna lag åtal efterges för brott som är belagt med svårare straff än enbart böter, om den skyldige vid gärningens begående ej fyllt 18 år. Såvida brottet ej kan betraktas som ringa, gäller som villkor härför bl. a. att vederbörande omhändertages för skyddsuppostran eller blir föremål för annan lämplig åtgärd. Den vidsträckt användningen av åtalsetergift för biltillgrepp har i olika sammanhang utsatts för kritik och enligt en otvivelaktigt mycket utbredd uppfattning är en av de väsentligaste orsakerna till brottsföreteelsens starkt ökade omfattning att söka i detta förhållande samt överhuvudtaget i släpphänthet eller bristande fasthet i samhällets reaktion mot detta slags brott. I ett av Trafiksäkerhetsutredningen den 14 februari 1956 avgivet betänkande i anledning av förslag om obligatoriskt rattlös på personbil anföres bl. a. följande:

Utredningen vill ifrågasätta, huruvida icke den huvudsakliga anledningen till att bilstölderna vuxit så starkt i antal är att söka i den överseende attityd, som samhället intar gentemot biltjuvarna. För de bilstölder som en person begår före fyllda 18 år efterges regelmässigt åtal både en och flera gånger. — — — Sedan han uppnått 18 års ålder ställs han under åtal för sina brott men döms som regel villkorligt. Det är i allmänhet först sedan han ådagalagt en särskilt kvalificerad brottslighet och andra medel visat sig otjänliga för hans tillrättaförande som han blir dömd till ungdomsfängelse eller annat frihetsstraff. De ekonomiska konsekvenserna av sina brott undgår han vanligen helt och hållet. Den unge biltjuven drabbas alltså som regel icke av något reellt straff. De kriminalpolitiska åtgärder som vidtagas, såsom övervakning av barnavårdsnämnd m. m., uppfattas påfallande ofta icke av den unge såsom en så olustbetonad reaktion att de i tillräcklig grad förmår dämpa hans lust till fortsatt brottslighet. I den mån vederbörande i samband med av åklagare meddelad åtalsetergift eller av domstol meddelad sakerförklaring intages i ungdomsvårdsskola innebär detta för brottslingen en mera kännbar reaktion men har ofta icke den brottsförhindrande effekt som vore önskvärd till följd av lättheten att rymma från anstalten.

Verkningarna av åtalsetergift ur såväl individual- som allmänpreventiv synpunkt är med hänsyn till förfarandets konstruktion väsentligen beroende av de åtgärder som vidtagas av vederbörande barnavårdsnämnd. Ehuru några uppgifter härom ej föreligger beträffande sådana fall som speciellt avser förövare av biltillgrepp synes dock vissa slutsatser kunna dragas från en av byråchefen Torsten Eriksson m. fl. verkställd undersökning angående återfall i brott bland unga lagöverträdare (fogad som bilaga till strafflagberedningens betänkande med förslag till skyddsbalk, SOU 1956:55). Med utgångspunkt från samtliga lagöverträdare som under 1949 erhöll åtalsetergift enligt 1944 års lag

såsom första rättsliga reaktion redovisas däri av barnavårdsnämnderna vidtagna åtgärder i samband med åtalseftergiftens meddelande. Härav framgår att nämndernas ingripanden varit av till synes påfallande lindrig art även i flertalet fall, där det begångna brottet betecknats såsom förhållandevis allvarligt; i åtskilliga här avsedda fall hade icke någon som helst åtgärd vidtagits.

Enligt vad den föregående framställningen givit vid handen torde biltillgreppen knappast kunna betecknas såsom något allvarligt problem i våra nordiska grannländer. De nu berörda kriminalpolitiska frågorna torde därför få anses äga ett specifikt intresse för svenska förhållanden. Däremot framgår av Halls förut åberopade undersökning angående biltillgreppen i USA att frågorna om reaktionsåtgärdernas utformning där kommit att stå i förgrunden när det gäller att söka förklaringen till och effektivare botemedel mot brottsföreteelsens växande utbredning. En särskild i Chicago tillsatt undersökningskommission framhåller således i anslutning till redogörelsen för gjorda iakttagelser bl. a. att biltillgrepp borde bestraffas i större utsträckning än som skedde. „Att tillämpa probation ansågs tidigare vara den bästa förbättringsmetoden men denna kriminalpolitiska åtgärd har alldeles förfelat sin avsedda verkan.“

Sammanfattning och synpunkter.

Biltillgreppen synes helt allmänt kunna karakteriseras som ett storstadsproblem och en ungdomsföreteelse. De yttre faktorer som kan antagas påverka brottsföreteelsens omfattning förefaller i främsta rummet vara urbaniseringen, biltätheten (frestelsemängden) och åldersfördelningen.

Tillgreppen i de tre största svenska städerna (Stockholm, Göteborg och Malmö) synes vid en jämförelse med utlandet vara av exceptionellt stor omfattning. Utvecklingen och omfattningen i de nämnda städerna synes i mångt och mycket förete likheter med förhållandena i vissa större städer i USA. Även vid en sådan jämförelse synes, åtminstone såvitt gäller Stockholm, tillgreppsfrekvensen vara högre i förhållande till bilantalet och i viss utsträckning även i relation till folkmängden än i amerikanska städer av motsvarande storleksordning.

I betraktande av den nu antydda utvecklingen framträder brottsföreteelsen alltmera påtagligt som ett allvarligt socialt problem. Härtill bidrager ej blott tillgreppens växande omfattning utan ett flertal andra omständigheter. Med avseende härå må uppmärksammas bilens användning och användbarhet såsom hjälpmedel vid förövandet av brott samt de härmed förenade möjligheterna att operera inom vidsträckta områden och att undgå upptäckt. En annan omständighet som påkallar särskilt beaktande hänför sig till de faror för trafiken och andra trafikanters säkerhet som bilen utgör i händerna på ansvarslösa ungdomar. I nära sammanhang härmed står de omfattande ekonomiska förluster och olägenheter av annat slag som biltillgreppen förorsakar. Vad som emellertid ger brottsföreteelsen en särskilt allvarlig prägel ur allmän social

synpunkt är framförallt de perspektiv som i betraktande av dess förekomst bland de yngre åldersklasserna och dess relation till bilantalet öppnar sig med tanke på framtiden. Enligt verkställda utredningar rörande den sannolika befolkningsutvecklingen beräknas antalet män i åldern 15—20 år omkring år 1965 vara inemot 50 % större än under åren närmast före 1955. Beträffande bilbeståndet ger tillgängliga siffror vid handen att man för närvarande genomsnittligt kan räkna med en bil på var tionde invånare. Enligt en inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppgjord prognos beträffande ökningen av antalet personbilar har beräknats att vid utgången av 1960 i det närmaste vartannat hushåll skulle ha en bil. En fortsatt utveckling av samma storleksordning skulle vidare innebära att man inom överskådlig framtid har att räkna med en bil per hushåll.

I anslutning till den föregående framställningen framlägges här nedan några synpunkter på olika åtgärder, som synes böra komma under bedömande för att effektivisera bekämpandet av ifrågavarande brottsföreteelse.

1. *Kriminologisk forskning.*

De undersökningar som hittills verkställts rörande biltillgreppens art och utbredning m. m. har trots deras begränsade omfattning givit tydliga anvisningar om att ett mera systematiskt utforskande av brottsföreteelsens förekomst och därmed sammanhängande faktorer bör på något längre sikt kunna leda till betydelsefulla resultat såsom underlag för kriminalpolitikens praktiska utformning på förevarande område. Det synes därför angeläget att biltillgreppen göres till föremål för fortsatta och mera ingående kriminologiska undersökningar. Arbetet härmed synes i stort sett böra bedrivas efter de allmänna riktlinjer som angivits av Agge-Frederiksson samt avse a) den faktiska utbredningen, beskaffenheten och utvecklingen av fordonstillgreppen inom olika regioner samt olika typer av dylika brott, b) sammansättningen och egenskaperna hos brottslingsklientelet samt c) beskaffenheten och verkningarna av de motåtgärder som samhället träffat mot ifrågavarande kriminalitetsyttringar och mot lagöverträdarnas personer.

Ehuru här behandlade problem påkallar beaktande beträffande tillgrepp av motorfordon överhuvudtaget synes undersökningarna i främsta rummet böra inriktas på biltillgreppen, som otvivelaktigt representerar den allvarligaste formen inom brottsområdet.

2. *Förebyggande åtgärder av social art.*

Såsom framgått av den föregående framställningen utgöres den dominerande delen av brottslingsklientelet av ungdomar i åldern 16—20 år. Ehuru någon mera ingående kännedom om klientelet's sammansättning för närvarande icke föreligger ger dock tillgängliga upplysningar vid handen att tillgreppsbroten i stor utsträckning begås av ungdom som även i andra avseenden visat vanart eller andra mer eller

mindre utpräglade symptom på bristande social anpassning och som ej sällan är att söka bland de grupper som rekryterar de större städernas gäng- och ligabildningar, särskilt i ytterområden och förorter. Med hänsyn härtill framstår det som en angelägen uppgift att den ungdomsvårdande verksamheten förstärkes och utbygges. En effektivare insats på detta område torde i hög grad kunna befrämjas genom organiserandet av särskild ungdomspolisverksamhet med socialt inriktade uppgifter.

3. *Förebyggande åtgärder av teknisk art.*

En av anledningarna till biltillgreppens växande omfattning ligger utan tvekan i lättheten att bereda sig tillgång till fordonen och att starta motorn med hjälp av mycket primitiva redskap eller enkla tekniska handgrepp. En betydande ökad trygghet mot biltillgrepp bör därför kunna åstadkommas genom att bilarna utrustas med effektivare stöldskyddsanordningar i form av rattlås, bensinlås etc. Enligt upplysning från polisens bilsektion i Stockholm har inom dess arbetsområde hittills icke förekommit något fall, där en bil som varit försedd med godkänd stöldskyddsanordning blivit tillgripen utan att vederbörande förfoget över nyckel till stödlåset. Sedan dylika låsanordningar mera allmänt kommit i bruk har emellertid ett ökat antal försök till biltillgrepp kunnat konstateras.

4. *Polisiära åtgärder.*

Med hänsyn till upptäcktsriskens roll som brottsavhållande faktor får det anses vara av största vikt att polisen utrustas med erforderliga personella och materiella resurser för ett effektivare bekämpande av ifrågavarande brottsföreteelse. Enligt vad erfarenheterna synes ge vid handen företer biltillgreppen åtminstone i de största städerna vissa typiska variationer beträffande tider och platser för brottens förövande. En fortlöpande kartläggning av dylika och andra kriminalistiska data torde verksamt kunna befrämja polisens såväl brottsförhindrande som brottsuppdagande verksamhet.

5. *Den legislativa frågan.*

Såväl enligt gällande rättstillämpning som straffrättskommitténs i det föregående berörda förslag till brottsbalk innebär brottets rubricering såsom stöld eller egenmäktigt förfarande med hänsyn till utformningen av uppsåtskravet betydande bevisvanskligheter. För undvikande härav synes tillgrepp av motorfordon i huvudsaklig överensstämmelse med norsk rätt böra hänföras under en enhetlig bestämmelse med en särskild straffskala för grova fall. Härför synes också tala andra skäl av social, psykologisk och pedagogisk art.

6. *Påföljdsfrågan.*

Den mildhet som allmänt anses karakterisera samhällets reaktion mot biltillgreppen måste uppenbarligen ses mot bakgrunden av att det

dominerande inslaget bland brottslingsklientelet utgöres av ungdomar. Emellertid torde man ej kunna bortse ifrån att samhällsingripandet för närvarande ofta sker i så lindriga former att de unga lagöverträdarna knappast kan antagas uppfatta åtgärden såsom någon kännbar reaktion. Därmed uppstår risk för att brottspåföljdens avhållande moment förlorar sin verkan. Förmodligen har man att häri söka en av orsakerna till biltillgreppens ökade utbredning bland de yngre åldersgrupperna. Det synes i detta sammanhang vara fråga om en växelverkan på så sätt att lagöverträdarnas ungdom påverkat samhällsreaktionen i mildrande riktning och att detta å sin sida lett till ett försvagande av dess allmänpreventiva effekt. Utan att här närmare gå in på det komplicerade problem som påföljdsfrågan utgör ur olika synpunkter ligger den reflexionen nära till hands att den hittillsvarande utvecklingen synes mana till återhållsamhet vid tillämpning av åtalseftergift för unga lagöverträdare. I den förut berörda lagen härom finnes en viktig reservation, enligt vilken åtal skall väckas om det är påkallat med hänsyn till den allmänna laglydnaden eller eljest ur allmän synpunkt. I betraktande av biltillgreppens utveckling och sociala vådor vill det synas som om åtal för brott av ifrågavarande slag ej borde efterges utan starkt vägande skäl. Ett domstolsförfarande torde i och för sig i allmänhet vara ägnat att hos den unge lagöverträdaren med större eftertryck inskräpa allvaret i det begångna brottet än den formlösa procedur som äger rum vid åtalseftergift och ger dessutom möjlighet att ålägga den skyldige ersättning för vållade skador samt att utöva en mera ingående kontroll över anordnandet av betryggande övervakningsåtgärder, där sådana kommer i fråga. Vidare föreligger möjlighet att med tillämpning av 5 kap. 2 § strafflagen döma unga lagöverträdare i den ålder varom här är fråga (15—18 år) till böter, ehuru i straffskalan för brottet enbart ingår frihetsstraff. Intet hinder föreligger att ett bötesstraff kombineras med inskrifning från barnavårdsnämndens sida i form av övervakning eller annan därmed jämförlig korrektionsåtgärd enligt barnavårdslagen. Ett samhällsingripande av denna dubbla karaktär torde vara indicerat särskilt i sådana fall, där den unge lagöverträdaren har egen arbetsinkomst och där något ersättningsanspråk ej göres gällande. Man skulle sålunda kunna tänka sig detta alternativ som en parallell till det fall, att en villkorlig dom kombineras med övervakning och åläggande av skadeståndsskyldighet. — Det sagda torde ge vid handen att ett domstolsförfarande, bortsett från andra synpunkter, erbjuder tillfälle att differentiera påföljden på ett helt annat sätt än som kan ske vid meddelande av åtalseftergift.

De utvägar som nu skisserats för ett effektivare bekämpande av ifrågavarande kriminalitetsföreteelse gör ej anspråk på att vara någon patentlösning men det torde ej heller få betraktas som en alltför optimistisk tanke att man bör kunna uppnå gynnsamma praktiska resultat

om problemet på angivet sätt angripes från olika utgångspunkter. Såsom det verksammaste medlet i den brottsbekämpande verksamheten hänvisas ofta till en effektivisering av polisens möjligheter att komma förövarna på spåren och såtillvida torde det inte råda någon tvekan på denna punkt som en ökad upptäcktsrisk erfarenhetsmässigt utgör ett starkt brottsavhållande moment. Man kan dock ej bortse från att den preventiva effekten härav är beroende av den uppdagade gärningens kriminalpolitiska konsekvenser. Påföljdsfrågan har i det föregående icke närmare berörts utom såvitt gäller den yngsta gruppen av lagöverträdare och därvid endast i förbindelse med den speciella åtals- eftergiftslagen men förtjänar i lika hög grad beaktande beträffande det ungdomliga klientelet i övrigt. Tyvärr ger bristen på objektiva konstaterbara fakta föga vägledning för ett sakligt bedömande av denna brännande och omdiskuterade fråga.

Gustaf Persson.