

## Motorfordonstillgrepp.

Av fil. kand. BIRGIT WERNER.

Motorfordonstillgreppen utgör i Sverige ett problem, som bl. a. diskuterats vid det fjärde nordiska kriminalistmötet i Oslo 1957. Ett av förhandlingsämnena där hette „Biltillgrepp“ och hade kanslirådet Gustaf Persson som inledare.<sup>18)</sup> Två av de konferenser „för översyn och samordning av åtgärderna mot ungdomsbrottsligheten“, som anordnats av justitiedepartementet och legat till grund för SOU: Ungdomsbrottslighet, har ägnats tillgreppen av bilar och andra motorfordon.<sup>20)</sup>

Att motorfordonstillgreppen är talrika i Sverige vet vi, men hur talrika, därom vet vi ingenting och kan ingenting veta. Över hur många fall, som vederbörande ägare ansett lönt och lämpligt att anmäla till polisen, har förts statistik sedan 1950. Tyvärr började man först 1957 att skilja tillgreppen av bilar, motorcyklar och mopeder åt, vilket försvårar jämförelser. Sedan ändrade bestämmelser angående cykel med hjälpmotor s. k. moped genomförts 1952, ökade de oerhört hastigt, vilket förrycker statistiken.

Någon större möjlighet till jämförelser med andra länder finns dock fortfarande inte. Många länder för endast statistik över antalet dömda personer, inte över till polisens kännedom komna brott, och bland de länder som för polisstatistik, skiljer man vanligen inte på biltillgrepp och andra tillgrepp. Den troligaste orsaken till detta är, att biltillgreppen är för få för att man ska intrussera sig för dem. Bil-landet USA utgör ett undantag. I dess officiella statistik — till vilken det dock är frivilligt för kommunerna att lämna uppgifter — förekommer rubriken „auto theft“. 1958 utgjorde invånarantalet i de kommuner, som lämnat användbara siffror, cirka 90 % av USA's befolkning, beräknad till 170 miljoner. Enligt „Uniform Crime Reporting Handbook“ skall som „auto theft“ räknas både försök och fullbordade tillgrepp av såväl bilar som andra slag av motorfordon. Nöjeskörning skall räknas, såvida fordonet icke återlämnats, men däremot icke bilar som tages genom inbrott eller rån.<sup>1)</sup> Även amerikanska författare behandlar stundom „auto theft“ som om det betydde biltillgrepp, något som kan tyda på att bilen är det fordon, som oftast tillgripes. Det i Sverige mest utsatta fordonet, mopeden, förekommer på sin höjd i mycket begränsad utsträckning i USA. 1958 återfanns bilar till ett värde motsvarande 92 % av värdet av de under samma år i USA tillgripna bilarna.<sup>2)</sup> Motsvarande siffra för Malmö var 96 %.<sup>3)</sup> — I själva verket har av de 570 bilar, som tillgreps i Malmö 1958, alla utom 1 återfun-

nits.<sup>14)</sup> — Detta kan tyda på att motorfordonstillgrepp med tillägnelsesuppsåt är något — men inte mycket — vanligare i USA än i Sverige. Det är ju troligt, att bilar fagna med tillägnelsesuppsåt mera sällan kommer tillrätta än andra tillgripna bilar.

De amerikanska siffrorna är alltså inte jämförbara med de svenska. Ändå kan de ha sitt intresse. 1958 var antalet „auto theft“ 270.000, vilket motsvarade 156 per 100.000 invånare. Frekvensen varierade mycket mellan de olika staterna från 32 per 100.000 invånare i Mississippi till 434 i Arizona.<sup>2)</sup> I Sverige var antalet motorfordonstillgrepp detta år cirka 40.000 motsvarande 571 per 100.000 invånare, medan antalet fullbordade biltillgrepp var 11.000 motsvarande 157 per 100.000 invånare.<sup>5)</sup> Även om man skulle tänka sig att de flesta „auto theft“ i USA var fullbordade biltillgrepp och därtill kom att en del av biltillgreppen i Sverige skett genom inbrott, är dock siffrorna sådana, att det är rimligt att tro, att biltillgreppen år 1958 var vanligare i Sverige än i USA.

Ännu större tycks skillnaderna vara mellan Sverige och övriga nordiska länder. För dessa finns inte heller många siffror om biltillgrepp, men de som finns är någotsånär jämförbara med de svenska. Enligt B. A. Salmiala tillgreps det i Finland under tiden januari—november 1957 687 bilar, d. v. s. ungefär 16 per 100.000 invånare.<sup>17)</sup> Såsom framgår av *tabell 1* begicks det drygt 10 gånger så många biltillgrepp i Stockholm som i Köpenhamn under åren 1957 och 1959. Trots att Göteborg endast hade ungefär hälften så många invånare som Köpenhamn, var antalet biltillgrepp ungefär dubbelt så många.

Tabell 1.

Stadens namn	År	Invånarantal	Biltillgrepp (inkl. försök)	Biltillgrepp per 100 000 inv.
Stockholm	1959	805.000	8275	1028
„	1957	794.000	8441	1063
Göteborg	1959	397.000	1625	409
„	1957	387.000	1972	510
Köpenhamn	1959	740.000	751	101
„	1957	750.000	577	77

Källor: Statistisk Årsbok för Sverige och Statistisk Årbog for Danmark,<sup>3)</sup> Statistisk Tidsskrift<sup>5)</sup> samt uppgifter erhållna från Köpenhamnspolisens.<sup>15)</sup>

Att se hur antalet biltillgrepp i Sverige vuxit till sin nuvarande storlek, är som nämnts icke möjligt. — Ett undantag utgör de tre största städerna, som fört speciell statistik. — Däremot kan

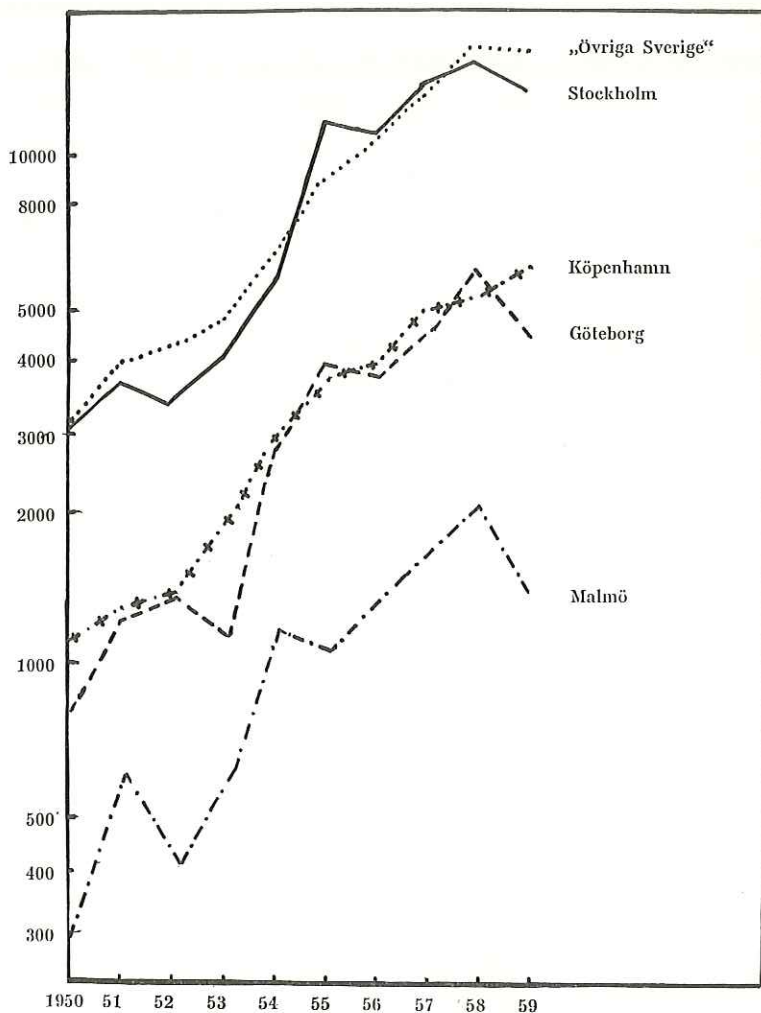


Fig 1. Motorfordonstillgreppen under 1950-talet. (Absoluta tal).  
(Semilogaritmisk skala).

Källor: Statistisk Tidsskrift<sup>5)</sup> samt uppgifter lämnade av köpenhamns-  
polisen.<sup>15)</sup>

man se hur motorfordonstillgreppen utvecklats sedan 1950. Se *fig. 1* där som jämförelse även kurvan för Köpenhamn lagts in.

Skalan är semilogaritmisk och betonar alltså den procentuella ökningen respektive minskningen, inte den absoluta. Det visar sig att motorfordonstillgreppen i Stockholm, Göteborg, Malmö

och övriga Sverige liksom i Köpenhamn ökat kraftigt under 1950-talet och att denna ökning — bortsett från tillfälliga variationer — procentuellt sett varit ungefär lika stor. Ökningen beror visserligen till stor del på mopederna — tillgrepp av mopeder inräknas i de svenska siffrorna fr. o. m. 1953, i de danska fr. o. m. 1954 — men dessa tycks i viss mån ha kommit istället för motorcyklarna

Tabell 2.

Motorfordonstillgreppen fördelade efter tillgreppens art åren 1957 och 1958.

Tillgreppets art	1957	1958
Tillgrepp av bilar	9871	11489
Försök till tillgrepp av bilar	8018	9018
Ej brott (anmälan om biltillgrepp)	173	191
Tillgrepp av motorcyklar (inklusive försök)	4723	5700
Ej brott (anmälan om motorcykeltillgrepp)	72	76
Tillgrepp av mopeder (inklusive försök)	9930	12662
Ej brott (anmälan om mopedtillgrepp)	115	101
Summa	32902	39237

Källa: Statistisk Tidskrift 1959.<sup>5)</sup>

Tabell 3.

Fullbordade tillgrepp av bilar och motorcyklar i Malmö, åren 1915—59.

År	Folkmängd i 1000-tal	Bil- tillgrepp	Biltillgrepp per 100 000 invånare	Motor- cykel- tillgrepp	Motorcykel- tillgrepp per 100 000 invånare
1915—17	109	1	1	1	1
1918—20	110	1	1	1	1
1921—23	113	7	6	—	—
1924—26	115	25	22	4	4
1927—29	117	111	95	18	15
1930—32	129	76	59	31	24
1933—35	134	84	63	37	28
1936—38	148	144	97	84	58
1939—41	155	44	28	43	28
1942—44	163	10	6	1	1
1945—47	176	134	76	132	75
1948—50	188	263	140	390	207
1951—53	198	673	340	919	464
1954—56	209	777	372	568	272
1957—59	217	1216	560	479	221

Anm. samt källor: se tabell 4.

vilka minskat, medan de fullbordade biltillgreppen som *fig. 2* visar ökat, i nästan lika snabb takt som motorfordonstillgreppen.

Vad beteckningen motorfordonstillgrepp inneburit under åren 1957 och 1958 framgår av *tabell 2*.

De fullbordade biltillgreppen utgör alltså dessa år mindre än en tredjedel av samtliga motorfordonstillgrepp.

Hur antalet tillgrepp av bilar, motorcyklar och mopeder har utvecklats i Malmö alltsedan första gången ett fordon anmälades stulet, framgår dels av *tabell 3*, vilken visar antalet bil- och motorcykeltillgrepp per 3-årsperiod åren 1915—1959 och dels av *tabell 4*, vilken visar antalet bil-, motorcykel- och mopedtillgrepp för varje år under 1950-talet. I *tabell 3* har antalet brott även satts i relation till folkmängden. Då mopederna ju i många avseenden mera överensstämmer med cyklar än med motorfordon, har i *tabell 4* som jämförelse medtagits cykeltillgrepp.

*Tabell 4.*

Tillgrepp av motorfordon och cyklar i Malmö åren 1950—59.

År	Bil- tillgrepp	Motorcykel- tillgrepp	Moped- tillgrepp	Cykel- tillgrepp
1950	122	158	—	2806
1951	251	390	—	3613
1952	240	198	2	3373
1953	182	331	159	3430
1954	258	271	533	3466
1955	250	155	567	2910
1956	269	142	683	3077
1957	357	222	802	3046
1958	602	148	986	3126
1959	321	104	830	2497

Anm. Försök till bil- och motorcykeltillgrepp, fall som senare visat sig icke vara brott samt dubbelanmälningar, har så vitt möjligt ej medtagits.

Källor: Malmöpolisens anmälningshandlingar,<sup>9)</sup> Årsredogörelse för polisverket i Malmö<sup>8)</sup> samt Malmö stads Årsbok.<sup>7)</sup>

Den första bilen tillgreps i Malmö 1917, men redan 1914 hade man fått en anmälan om en i Stockholm tillgripen bil. Först långsamt, sedan hastigare ökade antalet biltillgrepp. 1927—29 orsakade ett par ligors framfart en topp. Under depressionsåren 1930—32 minskade antalet åter, för att sedan stiga fram till krigsutbrottet. Under kriget tog man ytterst få bilar, men 1946 började tillgreppen öka, nu hastigare än någonsin. Denna ökning

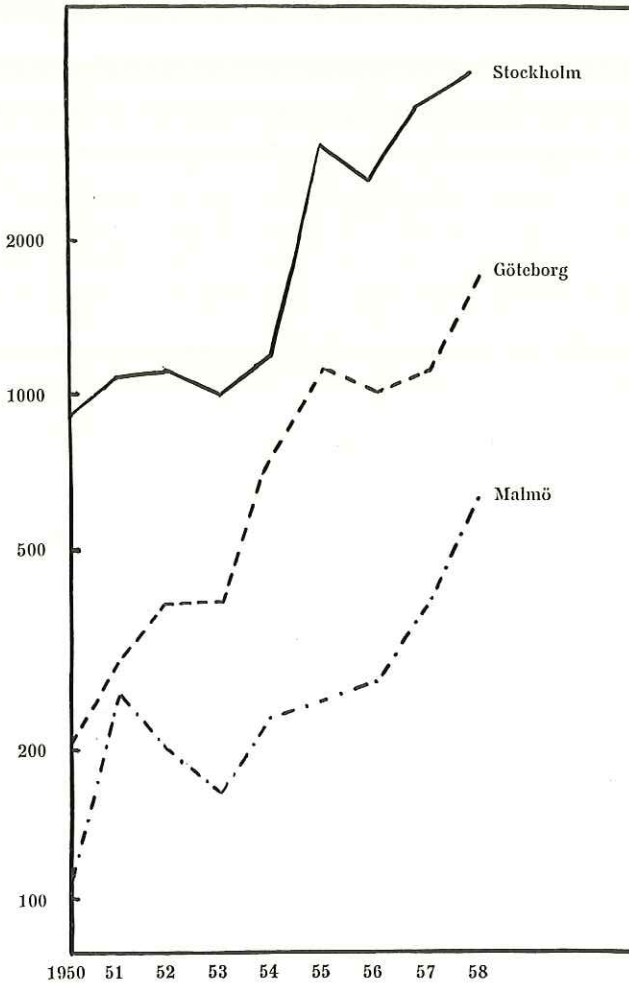


Fig. 2. Fullbordade biltillgrepp 1950—1958 (Absoluta tal).  
(Semilogaritmisk skala).

Källa: Karlsson: Motorfordonstillgrepp i Göteborg 1958.<sup>13)</sup>

har dock inte varit jämn, utan gått i vågor med tillfällig minskning vissa år. Från 1957 till 1958 fördubblades nästan siffrorna, för att 1959 åter sjunka tillbaka något under 1957 års nivå.

Motorcykeltillgreppen visar fram till krigsutbrottet en jämnare och långsammare ökning än biltillgreppen. Under kriget tog man praktiskt taget inga motorcyklar. Efteråt ökar dessa tillgrepp snabbt, snabbare än biltillgreppen och når sitt maximum i bör-

jan av 1950-talet, varefter motorcyklarna som tillgreppsföremål delvis tycks ersättas av mopederna.

Men inte bara tillgreppen av motorcyklar, utan även av cyklar har minskat, medan mopedtillgreppen alltsedan 1952 ökat mycket hastigt.

Tabell 5.

Antal brott per 100.000 invånare 1957.

Brott	Danmark	Finland	Norge	Sverige
Grov stöld (inbrott m. m.)	450	170	150	590
Andra stölder (inkl. motorfordonstillgrepp)	1510	520	490	2070

Källor: Statistisk årsbok för respektive länder.<sup>3)</sup>

Sätter man andra slag av tjuvnadsbrott i förhållande till folkmängden och jämför de nordiska länderna, finner man såsom framgår av *tabell 5*, att både inbrott och övriga slag av tillgrepp — motorfordon inräknade — är betydligt talrikare i Sverige och Danmark än i Norge och Finland. De är talrikare i Sverige än i Danmark, men skillnaden är inte tillnärmelsevis så stor som då det gäller motorfordonstillgrepp. Trots att stöldbrott är så mycket vanligare i Danmark än i Norge tillgrips fler bilar i Oslo än i Köpenhamn. — Under åren 1953—55 tillgreps 387 bilar per 100.000 invånare i Oslo mot 284 i Köpenhamn.<sup>18)</sup> — Bil- och andra motorfordonstillgrepp tycks alltså inte påverkas av helt och hållet samma faktorer som andra tillgrepp.

Det verkar att vara så, att ökad *urbanisering* betyder ökad brottslighet, särskilt tillgreppsbrottslighet. Per 100.000 invånare begicks det i Finland 1957 11.800 brott (inklusive fylleri) i städer, 9000 i köpingar och 3100 på landsbygden.<sup>6)</sup> Samma år begicks i Danmark per 100.000 invånare 1950, 910 grova stölder i huvudstaden, 510 i provinsstäderna och 250 i landskommunerna. För övriga stölder var respektive tal 2840, 2250 och 670.<sup>3)</sup> Förhållandena i Sverige 1958 framgår av *fig. 3*.

Om ägaren själv återfinner sitt fordon, anmäler han inte alltid brottet. Eftersom det måste vara lättare att återfinna det i en mindre stad än i en större, kan den verkliga skillnaden mellan en storstad och en småstad vara något mindre än den statistiska, men troligen inte så mycket mindre att det har någon väsentlig betydelse.

I förhållande till folkmängden ökar alltså motorfordonstillgreppen kraftigt med stadens storlek. — Att biltillgreppen sätta i relation till folkmängden ökar med stadens storlek har även vi-

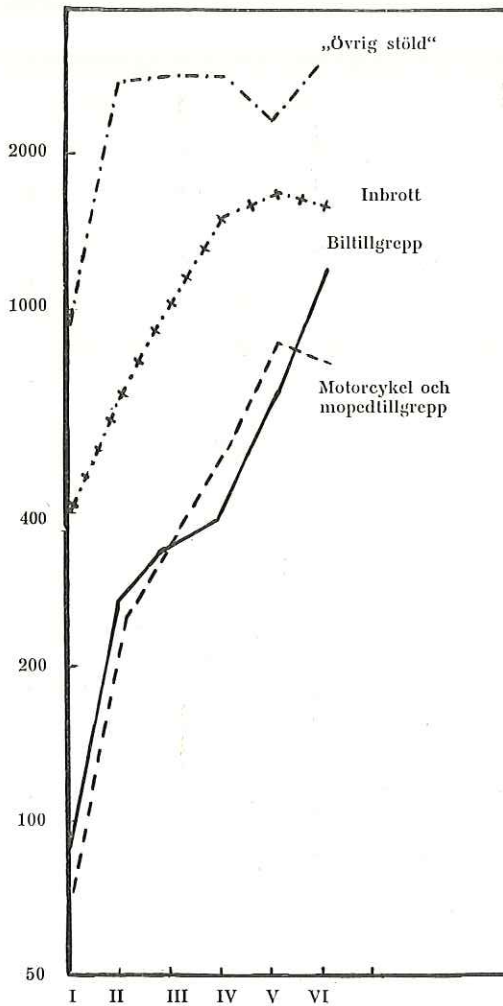


Fig. 3. Antal brott per 100.000 invånare 1958.

- I Småstäder, landsbygd.
- II Städer med 20.000—50.000 invånare. I 5 fall ingår landsbygd).
- III Städer med 50.000—100.000 invånare.
- IV Malmö.
- V Göteborg.
- VI Stockholm.

(Semilogaritmisk skala).

Källa: Statistisk Tidskrift 1959.<sup>5</sup>)



sats av notarie Gunnar Fredriksson.<sup>16</sup>)— En något mindre ökning uppvisar inbrotten, medan övriga slag av tillgrepp — d. v. s. i huvudsak cykelstöld — begås i ungefär samma utsträckning både i större och mindre städer, men däremot är avsevärt mycket mindre vanliga på landsbygden. (Något motsvarande kan konstateras inom staden Malmö. Per 100.000 invånare var antalet biltillgrepp 1955 i cityområdet och dess utskott 2100, i de områden som gränsar till dessa 440, i övriga „stenstaden“ 180 och i villaområden och landsbygd 90).

Förhållandena i USA beträffande några olika brott framgår av *tabell 6*.

*Tabell 6.*

Antal brott per 100.000 invånare i USA:s städer 1958.

Antal invånare	Antal städer	Mord Dråp	Rån	Grövre våld	Inbrott	Enkel stöld, snatteri	Motorfordonstillgrepp
— 10.000	1792	2.4	14.1	26.4	263.7	754.4	78.0
10.000— 25.000	820	2.1	17.3	32.6	322.9	1068.1	107.4
25.000— 50.000	361	2.8	21.7	34.1	374.0	1219.7	139.4
50.000—100.000	73	3.6	35.3	60.0	455.4	1303.4	188.7
100.000—250.000	85	5.2	51.7	79.7	572.7	1504.7	258.7
250.000—	45	6.3	112.4	131.6	597.2	1286.1	314.0

Anm. Brotten varken definieras eller räknas på samma sätt som i Sverige.

Källa: Uniform Crime Report, sept. 1959.<sup>2</sup>)

Att brottsligheten ökar med urbaniseringsgraden är ju ganska naturligt. I städerna, särskilt i centrum, är frestelserna till brott större, tillfällena till brott flera, möjligheterna för en brottsling att komma i kontakt med likasinnade och att undgå upptäckt större o. s. v. än på landsbygden. Där finns föga utrymme för barn och ungdom. Äldre områden särskilt i storstäder förfaller ofta till slum, som både drar till sig brottslingar från andra trakter och skapar nya. Den i Sverige f.n. gängse nybebyggelsen, kombinerad med trafikens ansvällning, gör utrymmet för barn och ungdom ännu mindre. Nya områden bebyggs med höghus, tillsammans rymmande en småstads hela befolkning, och med alla lägenheter samtidigt lediga för inflyttning. De flesta nyinflyttade har småbarn, några år senare tonåringar. I nyare bostadsområden utgörs vanligen 30—40 % av invånarna av barn under 15 år. Trots detta finns få lekplatser för andra än förskolebarn. Förutsättningarna för ligabildning är alltså lika stora som i slumdistrikt om också annorlunda. Och goda kommunikationer för snabbt in till centrum.

Och de flesta brott begås av *tonåringar*, varken barn eller vuxna, inte helt inordnade i samhället. Vid de brott begångna i Malmö och på annan ort, som klarades upp i Malmö 1958, var beträffande enkel stöld utom cyklar 18 % av förövarna under 15 år och 26 % i åldern 15—21 år. Motsvarande siffror för grov stöld (inbrott m. m.) var 16 och 45 %, för biltillgreppen 3 och 81 % och för motorcykel och mopedtillgreppen 27 och 64 %. Av cykeltillgreppen klarades endast ett fåtal upp.<sup>8)</sup> — I USA var 1958 17 % av de för „auto theft“ arresterade under 15 år och 63 % 15—21 år.<sup>2)</sup>

Omkring 1957 bodde 50 % av Sveriges befolkning, 50 % av Danmarks, 30 % av Norges och 30 % av Finlands i städer.<sup>3)</sup> Siffrorna är varken exakta eller helt jämförbara, men visar tendensen. Att stadsbygdens större omfattning i de båda förra länderna är en huvudorsak till tillgreppens större omfattning där, är tämligen säkert. Men varför är det då så stor skillnad mellan motorfordonstillgrepp i Sverige och i Danmark (Köpenhamn)?

1957 fanns det i USA 327 personbilar per 1000 invånare, i Sverige 117, i Danmark 62, i Norge 44 och i Finland 29.<sup>3)</sup> Ett ökat antal föremål att tillgripa betyder ökade frestelser. I Sverige steg antalet bilar kontinuerligt från 50.000 år 1923 till 249.000 år 1949, sjönk under krigsåren och steg sedan från 74.000 år 1941 till 1.085.000 år 1958.<sup>10)</sup> Samtidigt steg biltillgreppen i Malmö fram till 1939, sjönk till bottenläge under krigsåren och steg sedan återigen snabbare än tidigare.

På liknande sätt ökade antalet tunga motorcyklar fram till 1939, sjönk under krigsåren då trafikräkningarna visar att ytterst få motorcyklar var i bruk och ökade därefter till 1954, då de åter började sjunka. 1958 var antalet motorcyklar 30 per 1000 invånare, mot 43 år 1954.<sup>8)</sup> Samtidigt steg tillgreppen av motorcyklar i Malmö under förkrigsåren, sjönk och var nästan obefintliga under kriget för att sedan öka fram till 1953, då de åter började sjunka.

Den 1 juli 1952 kom en förordning, vilken öppnade vägen för de s.k. mopederna. Om de utformades på visst sätt, fick de användas utan skatt, registrering, försäkring och körkort.<sup>11)</sup> Enligt trafikräkningarna ökade antalet mopedåkare från 6000 år 1952 till 202.000 år 1957. Samtidigt minskade cyklistererna — vilka dock redan varit i avtagande — från 711.000 till 483.000.<sup>10)</sup> Under åren 1952 till 1959 har mopedtillgreppen i Malmö ökat från 2 till 830. Samtidigt har cykeltillgreppen minskat från 3400 till 2500.

Det verkar som om hela antalet fordon hade stor betydelse för hur många fordon som tillgrips och är en viktig förklaring till varför biltillgreppen ökar i Sverige och är betydligt flera än i grannländerna.

Men inte bara antalet fordon utan också *svårigheten att till-*

*gripa dem* har väsentlig betydelse. Under kriget kördes de bilar som fanns med gengas, varför de var svårare än vanligt att tillgripa. Antalet biltillgrepp sjönk mer än antalet bilar. Att koppla förbi tändningslåset genom s.k. tjuvkoppling med hjälp av stanniolpapper, metalltråd eller spik är beträffande vissa bilmärken för en van biltjuv ett ögonblicks verk. Sådana bilar som är lätta att tjuvkoppla — under åren 1952—1954 gällde detta i synnerhet vissa amerikanska märken — tillgrips i betydligt större omfattning än vad den del de upptar av det totala bilantalet skulle låtit en förmoda. Däremot uppges endast i något enstaka fall i Malmö om en tillgripen bil, att den varit försedd med rattlås. Det alltmera utbredda bruket av rattlås skulle kunna vara en orsak till att biltillgreppen under 1959 visat tendens att sjunka.

Vad som inte minst försvårar ett tillgrepp är *risken för upptäckt*. Hur många tillgrepp, som aldrig kommer till polisens kännedom vet vi ingenting om. Vid sådana fall då ägaren själv återfunnit sitt fordon oskatt, finns det exempel på att anmälan skett först på uppmaning av polisen, sedan gärningsmannen erkänt. Den procent av de anmälda fallen, där polisen anträffar gärningsmannen är olika stor på olika orter. Enligt Statistisk Tidskrift var uppklaringsprocenten 1958 för biltillgrepp inklusive försök i Stockholm 7 %, i Göteborg 15 % och 47—50 % i Malmö, övriga städer och landsfiskaldistriktet. För motorcykel- och mopedtillgrepp var siffrorna för Stockholm 5 %, Göteborg 10 %, Malmö 18 %, övriga städer 25 % och landfiskaldistriktet 34 %. Eftersom för de brott, som anmäls under 1958, endast de som också uppklarats under 1958 räknats som uppklarade,<sup>5)</sup> är siffrorna för låga och inte helt jämförbara med varandra, det senare även därför att andelen försök är olika stor på olika orter. I Stockholm och Göteborg där polisens arbetsbörda är stor och utredningslakten alltså långsam, måste en större del av brotten än på andra platser uppklaras först under senare år. I Göteborg hade av de fullbordade biltillgreppen 1958 39,2 % klarats upp före den 1/6 1959,<sup>13</sup> medan i Malmö 49,6 % av dessa brott klarats upp före den 1/5 1959.<sup>14)</sup> Räknas uppklaringsprocenten istället så att alla under 1958 uppklarade brott sätts i relation till alla under 1958 anmälda brott — såsom bl. a. Fredriksson beräknar den — blir siffrorna för hela landet för biltillgrepp 30 % och övriga motorfordonstillgrepp 20 % istället för 26 respektive 17 %<sup>5)</sup> som vid det av Statistisk Tidskrift brukade beräknings sättet. För fullbordade biltillgrepp har Fredriksson funnit att uppklaringsprocenten under 1950—56 varit 57 % för städerna och 72 % för landsbygden. I Malmö blir denna uppklaringsprocent för 1958 50 % för fullbordade biltillgrepp och 38 % för försök till biltillgrepp.<sup>16)</sup>

Hur siffrorna beräknas och hur osäkra de än är, så mycket

kan man dock säga: Om man tar en bil i Stockholm eller Göteborg är chansen att man ska klara sig större än att man ska bli upptäckt. På andra håll är chanserna däremot troligen ungefär lika stora.

Hur mycket risken för upptäckt betyder, när det gäller att avhålla någon från brott, visade sig i Köpenhamn under de drygt sju månader 1944—1945, då man saknade polis. Andra myndigheter försökte visserligen övertaga vissa av polisens uppgifter, men större delen av dess ordinarie arbete kom aldrig att utföras. Trots att man avsevärt skärpte straffen ökade antalet stölder katastrofalt.<sup>10)</sup>

Under Suezkrisen 1956—1957 infördes förbud för motorfordonskörning under weekenden, då i vanliga fall en stor del av motorfordonstillgreppen sker. Fordon fanns alltså körklara i samma utsträckning som förut, men risken för upptäckt var betydligt större. Antalet motorfordonstillgrepp gick under denna tid ner i synnerhet i storstäderna.

Sedan man i Malmö den 1 juli 1959 infört obligatorisk namnskylt, verkar det som om cykeltillgreppen minskat mera än tidigare.

En lönekonflikt förorsakade att ordningspolisen i Göteborg våren 1952 utfärdade blockad mot nyanställningar inom denna polis och att ordningspolisen i Stockholm två år senare följde exemplet. Detta betydde ett så småningom betydande antal vakanser inom dessa båda kårer och underbemanning även lång tid efter det att konflikten lösts. Därmed följde att gärningsmannen när det gäller sådana brott, som vanligen begås på allmän plats såsom motorfordonstillgrepp, löpte mindre risk än normalt att bli tagen på bar gärning av patrullerande polis eller radiopatruller. Därmed följde också att kriminalpolisen blev överbelastad och alltså fick mindre tid och möjlighet att gripa gärningsmannen efter brottsplatsundersökning o.d. Denna konflikt har sannolikt medverkat till de höga siffrorna för motorfordonstillgrepp i Stockholm och Göteborg.

I Malmö har kriminalpolisen inte utökats i proportion till den ökade arbetsbördan. 1944 anmäldes 81 brott för varje kriminalpolisman, 1950 111 och 1958 129.<sup>8)</sup> Man har icke kunnat lägga ner så mycket arbete, som önskvärt varit på alla slag av tillgrepp. Chefen för Malmöpolisens stöldavdelning under 1959, var personligen speciellt intresserad av bil- och motorcykeltillgrepp, varför dessa under året ägnats särskild uppmärksamhet. Detsamma tycks gälla biltillgreppen i Göteborg att döma av en undersökning av dessa som göteborgspolisen låtit utföra.<sup>13)</sup> Att polisen i Malmö och Göteborg tycks ha lagt ner mer arbete än vanligt just på dessa slag av tillgrepp, kan ha bidragit till att den procentuella minskningen under 1959 av motorfordonstillgreppen varit större i Malmö och Göteborg än i Stockholm och övriga Sverige.

Att upptäckrisken har ganska stor betydelse för motorfordonstillgreppens omfattning verkar alltså tydligt.

Som det visade sig i Danmark under den polislösa tiden hade hotet om *straff* ingen betydelse om upptäcktsrisken är minimal. Men om gärningsmannen i de flesta fall blir fast, måste ju saken komma i ett annat läge. Häktning upfattas troligen av de flesta ungdomar som ett straff. 1958 häktades 2,5 % av de ungdomar i åldern 15—21 år, som rapporterats i Malmö för brott, 1959 4,5 %<sup>8)</sup> Detta kan ha bidragit till minskningen av bl. a. motorfordonstillgrepp under 1959.

Enligt Fredriksson är antalet biltillgrepp större i kommuner, där det ligger ungdomsvårdsskolor och fångvårdsanstalter för ungdom, än i andra i övrigt likadana kommuner. Men totala antalet biltillgrepp i samband med *rymningar* är ändå förhållandevis litet. Medan i 21 medelstora städer omkring 20 % av biltillgreppen begicks i samband med rymningar, var det i Malmö knappt 1 %.<sup>16)</sup> Anstaltsrymningarna påverkar alltså antalet biltillgrepp, men i mindre omfattning än man kanske skulle vänta.

Med bl. a. rymningarna sammanhänger frågan om *avståndens* betydelse. Det har sagts att en orsak till den lägre frekvensen motorfordonstillgrepp i Danmark än i Sverige skulle bero på de kortare avstånden i Danmark. En rymmare, eller en person som av något annat skäl ville avlägsna sig från den plats han befann sig på, skulle inte behöva bil, han kunde nöja sig med cykel. Cykeltillgreppen visar sig också vara betydligt vanligare i Köpenhamn än i Stockholm.<sup>15) 5)</sup>

Ser man på några amerikanska städer som Phoenix, El Paso och Tucson, som enligt kartan ligger „ensamma“ i glesbefolkade ökenområden och där avståndet till nästa större plats tycks vara stort, finner man att de alla har mycket höga siffror för „auto theft“. Phoenix har t. ex. 1500 per 100.000 invånare. Bland Standard metropolitan areas visar Albuquerque, som ligger i ett tämligen glesbefolkat skogs- och steppområde, den högsta siffran.<sup>2)</sup> Detta motsäger ju i varje fall inte att stora avstånd kan befördra motorfordonstillgreppen.

Eftersom såsom tidigare nämnts de flesta motorfordonstillgrepp begås av barn och ungdom under 21 år, måste en *ändrad åldersfördelning* med en ökning av dessa åldersgrupper betyda en ökning av dessa brott. I städer och stadslignade samhällen (D-kommuner) beräknades antalet personer i åldern 15—19 år ha ökat med 8 % under åren 1950—1954 och beräknades stiga med ytterligare 45 % fram till 1960. På landsbygden var ökningen något lägre. I gruppen 7—14 år var ökningen 1950—1954 38 % med en beräknad ytterligare ökning på 1 %.<sup>12)</sup> Detta bör ha medverkat till att motorfordonstillgreppen blivit flera. — Där emot var procenten ungdomar 1950 inte större i Stockholm än i Köpenhamn.<sup>7)</sup>

En eller flera *ligor* kan vissa år försäkra att siffrorna för motorfordonstillgrepp tillfälligt stiger. Så var fallet i Malmö åren 1927—1929 och även under år 1951.

Även *väderleksförhållandena* kan ha viss betydelse. Då det är kallt, snörikt och osandat är lockelsen att ta ett motorfordon för nöjeskörning liten. De flesta motorfordonstillgrepp i Stockholm begås under sommarhalvåret, medan skillnaden i Malmö mellan sommar och vinter inte är fullt lika stor.

I Finland, där kriminalstatistiken tillåter sådana jämförelser, visar det sig att *alkoholkonsumtionen*, spelar betydligt större roll för våldsbrott än för tillgreppsbrott. Någon betydelse tycks den dock ha även för biltillgrepp. Av material som insamlats inom Malmöpolisens framgår att av 100 personer, som rapporterats för biltillgrepp i Malmö år 1956, hade 10 en eller flera gånger varit spritpåverkade vid brottstillfället. 18 biltillgrepp klarades upp genom att vederbörande togs på bar gärning. I 5 av dessa fall var han spritpåverkad. 95 fall klarades upp senare genom utredning. Vid 7 av dessa erkände gärningsmannen sig ha varit spritpåverkad, därav i två fall då det redan var känt att han i ett annat fall gjort sig skyldig till rattfylleri.<sup>14</sup>) Naturligtvis är detta något, som efteråt då inga bevis finns, endast i undantagsfall erkänns, varför antalet spritpåverkade mycket väl kan ha varit större. Tänkbart är dock också, att det finns fall, då vederbörande „skyller ifrån sig“ på spriten.

Andra möjliga — men helt obevisade — förklaringar till motorfordonstillgreppens antal och utveckling, kan vara följande:

Att allt flera ungdomar *själva kunnat köpa bil* kan ha bidragit till nedgången under 1959. Dels direkt genom att f.d. biltjuvar kunnat etablera sig som raggare, dels indirekt genom att det kanske inte längre är lika „fint“ att komma med någon annans bil, då kamraterna kommer med egna.

Det är inte otroligt att motorfordonstillgrepp liksom vissa andra brott kan bero på *psykisk smitta*. Att begå många motorfordonstillgrepp har i Sverige varit ett tämligen säkert sätt att bli ryktbar på, att få sina bedrifter stort uppslag i pressen. Det verkar dock som om tidningarna numera minskat på sina rubriker över dessa brott, vilket i så fall kan ha medverkat till den senaste nedgången.

I tidningsartiklar användes länge benämningen „lån“ för motorfordonstillgrepp, något som ansågs befördra dessa brott. Sedan ett par år tillbaka har man övergått till att kalla dem stöld, utan att siffrorna verkar att på något sätt ha påverkats.

Går man igenom malmöpolisens anmälningsjournaler från tiden omkring sekelskiftet frapperas man av hur stor del av tillgreppen som begicks av nöd. Brottsligheten var högst om vintern och man stal matvaror och bränsle. Flera undersökningar har

också visat att det förr fanns ett samband mellan dyrtid och hög brottslighet. Att döma av anmälningarna i Malmö under 1950-talet har inte längre de ekonomiska svårigheterna någon väsentligare betydelse för tillgreppens omfattning. Man tar saker för lyxkonsumtion eller nöjes skull t. ex. motorfordon. Enligt Fredriksson togs 75 % av bilarna i Malmö åren 1955—56 för nöjesfärd.<sup>16)</sup> (1958 stals 2 av de 570 bilarna i Malmö med tillägnelse-upsåt. I ena fallet hade gärningsmannen tänkt använda bilen i en tävling. Han ville inte riskera att skada sin egen.<sup>14)</sup> Det finns ju knappast någon anledning till att detta slag av brott skulle påverkas av konjunkturförhållandena på annat sätt än att arbetslöshet ger fritid och därmed brottstillfällen. 23 % av bilarna togs i samband med andra brott, man behövde dem t. ex. vid ett inbrott. I sådana fall kanske inflationen under 1951 kan ha haft någon inverkan. Troligt är dock att de höga siffrorna för biltillgrepp under detta år huvudsakligen har andra orsaker. I Malmö var ett par ligor mycket aktiva.

Vid vissa slag av tillgrepp såsom inbrott och enkel stöld kan det stundom vara tveksamt om vad som menas med ett brott. Om en person bryter sig in i ett större antal källarkontor i ett hyreshus, kan det bedömas som ett brott och anmälas av fastighets-skötaren eller som många brott och anmälas av varje målsägare för sig. Likadant med stölder i skolkorridorer: en anmälan av rektor om alla tillgreppen eller många, en av varje bestulet barns föräldrar. En ägare av en automat polisanmäler kanske först efter upprepade inbrott, skall då detta räknas som ett brott eller flera? Numera förs statistiken i Malmö så, att ett brott räknas för varje målsägare och varje tillfälle, men ännu 1955 var bruket vacklande. För januari 1955 finns 228 anmälningar om inbrott. Om beräkningssättet varit detsamma som nu skulle antalet istället varit 297. En ökning av dessa brott är alltså delvis skenbar. Motorfordonstillgreppen är däremot lättare att definiera. Den ökning som statistiken utvisar är säkert verklig.

*Birgit Werner.*

#### *Noter och Källhänvisningar*

1) Uniform Crime Reporting Handbok, FBI, nov. 1955. Auto Theft: Count one offense for each theft or attempted theft of a motor vehicle (automobile, truck, motorcycle, motor scooter, or other selfpropelled vehicle that runs on the surface, not on rails). (Taking for temporary use where actually returned, or unauthorized use by chauffeurs and others having lawful access to the vehicle is not counted as auto theft.) Count as auto theft all cases where automobiles are taken by persons not having lawful access thereto and are later abandoned. "Joy-ride" thefts are counted as auto theft. Note: If an auto is taken in a burglary or a robbery, count as a burglary or robbery only.

2) Uniform Crime Reports for the United States, FBI, sept. 1959.

3) Statistisk Årsbok för Sverige.  
Statistisk Årbok for Danmark.

- Statistisk Årsbok för Finland.  
Statistisk Årbok for Norge.
- 4) Statistical Abstract of the United States.
  - 5) Brott, som kommit till polisens kännedom, ingår i: Sociala Meddelanden 1951—1952 och Statistisk Tidskrift 1953—1960.
  - 6) Finlands officiella statistik. Rättsstatistik. Brottslighet, som kommit till polisens kännedom.
  - 7) Statistisk Årsbok för Stockholms stad.  
Malmö stads Årsbok.  
Statistisk Årbog for København.
  - 8) Årsredogörelse för polisverket i Malmö 1957—59.
  - 9) Malmöpolisens anmälningar och anmälningsdiarier.
  - 10) Bilismen i Sverige 1958.
  - 11) Svensk Författningssamling 1952 nr 280. Jämför Vägtrafikförordningen.
  - 12) Statens offentliga utredningar 1955:34.
  - 13) F. krim. ass. Ingvar Karlsson: Motorfordonstillgrepp i Göteborg 1958, Göteborgs polis, statistikdetaljen (stencil).
  - 14) Av f. krim. ass. Eric Enerheim insamlat material angående biltillgreppen i Malmö 1955—56 och 1958.
  - 15) Av krmobj. V. Jessen Jensen, Politigården, Köpenhamn lämnade uppgifter angående Københavns kommune.
  - 16) Jur. kand. Gunnar Fredriksson: Biltillgrepp i Sverige 1950—1957, Sthlm. 1858. (stencil).
  - 17) Professor Bruno A. Salmiala i Nordisk Kriminalistisk Årsbok 1958.
  - 18) Kanslirådet Gustaf Persson: Biltillgrepp. I NTfK 1957. 1.
  - 19) Jørgen Trolle: Syv Maaneder uden Politi, Kbhn. 1945.
  - 20) Statens offentliga utredningar 1959:37 Ungdomsbrottslighet. Överväganden och förslag av parlamentariska sakkunniga.