

Januari 2004

# En nationell strategi för att minska bilbrottsligheten

Delrapport 1



## Bakgrund

I augusti år 2002 presenterade Brottsförebyggande rådet (BRÅ) ett förslag till en nationell strategi för att reducera den bilrelaterade brottsligheten. I strategin, som finns redovisad i Idédokumentet *Det går att reducera bilbrottslighet*, presenteras med utgångspunkt från såväl utländska som svenska erfarenheter ett femtontal olika förslag till åtgärder.

Den 10 april 2003 gav regeringen BRÅ i uppdrag att med utgångspunkt från Idédokumentet, och tillsammans med Rikspolisstyrelsen (RPS), genomföra en nationell strategi för att reducera bilbrottsligheten (Ju 2003/3386/KRIM). Inledningsvis fick BRÅ i uppdrag att i samarbete med RPS, ta fram en plan för hur den nationella strategin för att reducera bilbrottsligheten ska genomföras.

Med det ovan nämnda Idédokumentet som grund presenterade BRÅ den efterfrågade planen för regeringen den 8 september 2003 (E3-0282/2003). I planen underströks vikten av samarbete mellan samtliga berörda aktörer och problemägare som polis, näringsliv med flera, liksom fördelen med att använda sig av lokala krafter i arbetet med att reducera bilbrottsligheten. I planen redovisades också den tänkta organisationen med styrgrupp, sekretariat och arbetsgrupper.

Delrapporter ska enligt uppdraget lämnas till regeringen den 30 januari 2004 och den 30 januari 2005. Dessa delrapporter ska innehålla beskrivningar av hur arbetet med den nationella strategin för att minska bilbrottsligheten fortskrider. Uppdraget ska slutredovisas den 30 juni 2006.

## Organisation

Bilprojektets styrgrupp leds av en ordförande. Gruppen består av ett mindre antal personer som representerar organisationer och myndigheter med ett brett intresse för frågor som gäller bilrelaterad brottslighet och som har regional och lokal förankring. Styrgruppens funktion är att löpande fastställa handlingsplan och riktlinjer samt besluta om inrättande av arbetsgrupper.

Sekretariatet har en projektledande funktion och säkerställer att de beslut som tas av Styrgruppen realiserar och att resultatet av arbetet avrapporteras till den. Sekretariatet har också ansvar för administration och dokumentation.

### **STYRGRUPPEN**

Till ordförande i Styrgruppen har BRÅ förordnat professorn vid Rikspolisstyrelsen Leif GW Persson. Övriga förordnade styrgruppsmedlemmar är Anders Beskow, vice verkställande direktör på Försäkringsförbundet, Harald Boström, polisöverintendent vid Rikspolisstyrelsen (RPS), och Björn Forsell, förbundsjurist vid Motorbranschens riksförbund (MRF). Staffan Gröndahl, dåvarande verkställande direktör på Stöldskyddsföreningen (SSF), var medlem i styrgruppen fram till sin avgång från SSF den 9 januari 2004. Stöldskyddsföreningens tidigare verkställande direktör Fred Larsered är tillfällig chef för SSF och kommer tills vidare att vara Stöldskyddsföreningens representant i Styrgruppen. I Styrgruppen ingår också Jan Andersson, generaldirektör vid BRÅ. Styrgruppen har sedan arbetet inleddes den 5 september 2003 haft fem protokollförda sammanträden.

### **SEKRETARIATET**

Från och med den 28 juli 2003 har två personer varit anställda som handläggare vid sekretariatet. Sekretariatets första uppgift var att ta fram den av regeringen begärda planen. Den första december 2003 fick sekretariatet förstärkning av en representant från RPS, som fungerar som sekretariatsledare.

## Samverkan mellan BRÅ och RPS

Av regeringsuppdraget framgår att RPS ska samverka med BRÅ och medverka i att genomföra den nationella strategin med administrativa och operativa insatser på de områden där polismyndigheterna har en viktig roll.

Samverkan mellan de båda myndigheterna inom bilprojektet sker på olika sätt. RPS och BRÅ har var sin representant i styrgruppen och från och med den 1 december 2003 har RPS bidragit med en person till sekretariatet. Vidare har verksamheten inom den så kallade Fordonsgruppen, som varit en del av aktiviteten Samverkan mot brott vid RPS, under hösten 2003 förts över till bilprojektet vid BRÅ.

Till de olika arbetsgrupperna har dessutom representanter från både lokala polismyndigheter och RPS utsetts. I två av arbetsgrupperna ingår mer än en polisrepresentant. I båda dessa är det fråga om deltagande från såväl RPS som någon lokal polismyndighet. Samtliga arbetsgrupper har representanter från polisen.

## Projektets inriktning

### DEN LOKALA NIVÅN

Företrädare för motsvarande nationella strategier i Nederländerna och Storbritannien understryker vikten av att den lokala nivån involveras i arbetet. Även den satsning som påbörjats i Australien (delstaten Victoria) har betonat samarbetet mellan aktörer på den lokala nivån, inte minst med det lokala näringslivet i form av bostadsbolag och andra. Att engagera den lokala nivåns aktörer är därför en viktig del av strategin i det svenska projektet. Den nationella strategin kommer att så långt det är möjligt dra nytta av den struktur som de lokala brottsförebyggande råden utgör. Sådana finns i flertalet av landets kommuner. Vid sidan av det arbete som sker i bilprojektet har enheten för lokalt brottsförebyggande arbete (ELBA) vid BRÅ, fått i uppdrag att vid nätverksträffar, utbildningsdagar och liknande aktiviteter, som riktar sig till samordnare och andra aktörer i de lokala brottsförebyggande råden, informera om projektet och om vilka aktiviteter som pågår där.

### SITUATIONELL PREVENTION

I Idédokumentet lyfts den situationella brottspreventionens fördelar fram. Den plan som överlämnats till regeringen fokuserar också på sådana åtgärder. Det hittillsvarande arbetet i bilprojektet har i huvudsak hållit sig inom området situationellt brottsförebyggande. Det handlar således om åtgärder för att försvåra genomförandet av brottsliga gärningar, öka risken för upptäckt av brott och minska utbytet av redan genomförda brott.

Framför allt är arbetet till stora delar inriktat på åtgärder som ska förhindra, eller i vart fall försvåra, själva tillgreppet av en bil eller inbrott i bilen. Arbetet inom ramen för en av arbetsgrupperna syftar till att utarbeta ett certifieringsinstrument, som ska göra det möjligt för parkeringsbolag, bostadsbolag och andra att klassificera bilparkeringsplatser. På så sätt höjs medvetenheten hos dem och hos bilägare om risken att utsättas för brott.

Ett annat betydelsefullt arbete har fokus på tiden efter ett tillgrepp. Med hjälp av olika tekniska hjälpmedel ska man kunna spåra ett stulet fordon. Automatisk nummerskyltavläsning har i till exempel Storbritannien och andra länder visat sig framgångsrikt. Erfarenheterna visar också att möjligheterna att gripa aktiva kriminella genom att använda sådana avläsare ökar.

## INTERNATIONELLA ERFARENHETER

När det gäller olika former av tekniska lösningar för att försvåra eller förhindra bilbrott har ett betydande arbete hittills lagts ned på kunskapsinhämtning, såväl nationellt som internationellt. Det gäller bland annat automatisk nummerskyltavläsning, GPS-spårning och stöldskydd av bilar (så kallade immobiliseras). Kontakter har knutits med motsvarande projekt i andra länder, framför allt i Nederländerna och Storbritannien, för att på detta sätt också få tillgång till andra länders erfarenheter av ny teknik. Även andra internationella kontakter har tagits med organisationer som är direkt involverade i arbetet med bilrelaterad brottslighet, till exempel Europol. Eftersom ny teknik erbjuder en mångfald brottspreventiva tillämpningar, har det påverkat innehållet i projektet i stor utsträckning och kommer antagligen att utgöra en viktig del i det fortsatta arbetet.

## GÄRNINGSMÄN

Vid sidan av aktiviteterna inom arbetsgrupperna pågår vid BRÅ två mindre undersökningar som närmare studerar de kriminella karriärerna hos högaktivt kriminella personer. Erfarenhetsmässigt vet man att de förekommer frekvent i bilrelaterad brottslighet. I en av undersökningarna studeras polisens arbete mot narkotikarelaterad brottslighet och i vad mån det påverkar mängdbrottsligheten i övrigt och då särskilt bilbrottsligheten. Studien inleddes som en följd av att analyser inom ramen för en större undersökning av polisens insatser mot narkotikabrottsligheten (BRÅ Rapport, 2003:12) visat att det fanns ett visst samband mellan polisens insatser mot narkotikabrottsligheten och utvecklingen av den bilrelaterade brottsligheten.

I en annan undersökning som startar i februari 2004, ska återfallsmönster hos personer med olika kriminalitetsbakgrund analyseras. En tidigare BRÅ-undersökning (BRÅ rapport 2000:3) har visat att personer som i ung ålder lagförs för vissa brott, så kallade strategiska brott, löper betydligt högre risk än andra lagförda att fortsätta sin brottskarriär och på sikt hamna i den kategori som kriminologer brukar benämna "karriärkriminella". I den planerade undersökningen studeras risken för fortsatt (högaktiv) brottslighet under en begränsad period efter en lagföring för en viss typ av brottslighet. Hänsyn kommer att tas till personernas tidigare kända brottskarriärer. Hur rättsväsendet hanterar de så kallade strategiska brotten kommer också att studeras.

## Arbetsgrupperna

Vid Styrgruppens sammanträde den 5 september 2003 beslutades att inrätta fem olika arbetsgrupper. Antalet arbetsgrupper begränsas inledningsvis till detta antal, ytterligare grupper tillsätts i den takt som arbetet i redan beslutade arbetsgrupper avslutas. I det följande ges en sammanfattande beskrivning av bakgrunden till att inrätta de beslutade arbetsgrupperna. Därefter följer en beskrivning av hur arbetet i respektive grupp fortskridit.

### LOKAL UPPFÖLJNING OCH PROGNOSPROCEDUR – LUPP-GRUPPEN

Det är av central betydelse för bilprojektet som helhet att engagera den lokala nivån i arbetet med att reducera bilbrottsligheten. Förutsättningarna för detta är goda, eftersom det stora flertalet av landets kommuner har inrättat ett lokalt brottsförebyggande råd eller liknande samarbetsorganisation. Eftersom efterfrågan på lokal statistik från dessa råd och enskilda polismyndigheter är mycket stor, tillsattes en arbetsgrupp för att sprida och vidareutveckla den av BRÅ framtagna metoden att göra prognoser och uppföljning (LUPP).

### CERTIFIERING AV PARKERINGSPLATSER – CERTIFIERINGSGRUPPEN

Förutsättningarna för att införa ett åtgärdsschema för parkeringsplatser i Sverige är goda. De lokala brottsförebyggande råden har kunskap och lokalkännedom som är viktig. De är också väl lämpade att samordna och hitta möjliga vägar för ett genomförande på lokal nivå.

Motsvarande instrument används i vissa andra länder, och det finns exempel på instrument som tagits fram på lokal nivå i Sverige.

#### SPÅRSÄNDARE OCH AUTOMATISKA NUMMERSKYLTSAVLÄSARE – POSITIONERINGSGRUPPEN

Ny teknik medför nya möjligheter. Det är således motiverat att redan från början av projektet genomföra en genomgång av den teknik som används för att spåra och lokalisera stulna bilar. Internationella erfarenheter har visat att potentialen inom detta område är mycket stor.

#### OLIKA FORMER AV STÖLDSKYDD – STÖLDSKYDDSGRUPPEN

En av de första frågor som diskuterades inom Styrgruppen var olika vägar att förmå bilägare att skydda sina fordon med olika former av stöldskydd. Det finns en rad olika skydd på marknaden. Arbetsgruppen ska därför tillsatts med uppgift att systematiskt gå igenom dessa och ge förslag på hur bilprojektet ska verka för en ökad användning av dem.

#### KAMPANJER OCH INFORMATIONSSPRIDNING - INFORMATIONSGRUPPEN

En viktig uppgift för projektet blir att sprida goda exempel på brottsförebyggande metoder inom polis, lokala brottsförebyggande råd och andra aktörer samt inspirera till nya och bättre metoder. Det är angeläget att även på bred front pröva vad som visat sig fungera preventivt på lokal nivå. Även informationskampanjer riktade till allmänheten med upplysning om riskerna att utsättas för brott kan vara av betydelse.

Vid sidan av dessa arbetsgrupper diskuterade Styrgruppen att tillsätta en arbetsgrupp för att se över möjligheterna att använda DNA-analyser i samband med bilstölder. RPS har dock redan initierat ett sådant arbete varför Styrgruppen beslöt att avvakta med insatser inom ramen för bilprojektet. Dessutom har regeringen tillsatt en särskild utredare för att se över lagstiftningen beträffande DNA som bevismedel.

### **LUPP-GRUPPEN**

#### BAKGRUND

BRÅ har tagit fram en metod för att göra prognoser och uppföljningar av framför allt mängdbrottslighet på lokal nivå, kallad Lokal uppföljnings- och prognosprocedur (LUPP). Med metoden går det enkelt att göra prognoser av hur brottsligheten fördelar sig på årets månader. Syftet med prognoserna är att de ska utgöra ett underlag för beslut om var och när åtgärder ska sättas in. Vidare är proceduren lämplig att använda för att följa upp redan vidtagna åtgärder. Metoden presenteras i Idéskrift 8 för lokalt brottsförebyggande arbete. En modul är också utlagd på myndighetens webbplats, vilket gör att polismyndigheter och andra enkelt kan göra egna prognoser.

LUPP innebär att man utifrån uppgifter om de senaste tre årens anmälda brott genom en enkel metod räknar fram prognoser om brottsnivån för årets månader. Det kan till exempel gälla antalet anmälda bilstölder i olika delar av kommunen. Prognoserna kan användas för att i god tid göra prioriteringar, till exempel vidta särskilda brottsförebyggande åtgärder i olika områden. Det bör dock betonas att LUPP endast är ett av flera underlag för sådana beslut. Många gånger finns det aktuell lokal information som måste tillföras för att förbättra prognosen. För att få en överskådlig bild av prognoserna för varje månad presenteras den som en kurva som visar hela årets förväntade brottslighet. Efterhand som uppgifter om månadens faktiskt anmälda brott finns tillgängliga, läggs dessa värden in i en annan kurva i diagrammet. På så sätt går det enkelt att jämföra prognosen med det faktiska utfallet och bedöma om månadens brottslighet är normal, eller om den är högre eller lägre än förväntat. Prognoserna i sig är på intet sätt brottsförebyggande, tanken är att de ska vara ett användbart redskap i det brottsförebyggande arbetet.

## LUPP – I PRAKTIKEN

Redan innan bilprojektet startade sitt arbete användes LUPP av en rad aktörer, främst inom olika nivåer vid flera polismyndigheter. Det är önskvärt att sprida metoden, dels till de polismyndigheter som ännu inte använder sig av den, dels till andra brottsförebyggare, till exempel de många lokala råden. Skälen till detta är flera. Genom att sammanställa och skicka ut LUPP-prognoser skapas dels lättöverskådlig och pedagogisk statistik att använda vid utvärdering av insatser, dels visas på ett tydligt sätt att arbetet för att reducera bilrelaterade brott är igång.

## UTSKICK HÖSTEN 2003

På förslag av sekretariatet beslutade Styrgruppen att LUPP-prognoser beträffande bilrelaterade brott (brottskoder 0801 – biltillgrepp försök, 0802 - biltillgrepp fullbordat och 0840 – stöld ur och från motordrivet fordon) skulle skickas ut till landets samtliga kommuner och polismyndigheter. IT-avdelningen på BRÅ skapade prognoserna och sekretariatet ombesörjde utskicken. Sekretariatet tog fram en enkel och lättläst informationsbroschyr som skickades ut tillsammans med de första LUPP-prognoserna. Det första utskicket gick från BRÅ i september 2003 och innehöll LUPP-prognoser med utfall till och med augusti, den nämnda broschyren och ett brev i vilket sekretariatet informerade om bilprojektet. Detta följdes upp med ytterliggare utskick i oktober (septembersiffrorna), november (oktobersiffrorna) och december (novembersiffrorna)<sup>1</sup>.

## ARBETSGRUPPEN

Arbetsgruppen består av representanter från Larmtjänst, polisen och sekretariatet. Gruppen har sammanträtt vid två tillfällen, den 14 november 2003 och den 5 december 2003. Den centrala frågan för gruppen har varit i vilken utsträckning och för vilka ändamål LUPP-prognoserna kommer till användning på polismyndigheterna och i de lokala råden. Av den anledningen utformades en enkät som gick ut till samtliga mottagare av de utskickade prognoserna.

På uppdrag av Styrgruppen har representanterna i arbetsgruppen också tagit fram statistik över var och när stulna bilar återfinns i förhållande till plats och tidpunkt för stölden.

## ENKÄTEN

Enkätsvaren visade sammanfattningsvis att LUPP-prognoserna kommer till användning, framför allt inom polismyndigheterna. 20 av 21 polismyndigheter besvarade enkäten, 16 av dem ansåg att utskicken av LUPP-prognoser en gång i månaden var ett bra initiativ från bilprojektet. 15 av myndigheterna använde sig av prognoserna för brottsförebyggande åtgärdsplanering och 14 för verksamhetsplanering. En majoritet av de tillfrågade myndigheterna var välvilligt inställda till att prognoserna skulle gå direkt till fler enheter inom den egna organisationen.

Det har varit svårare att få genomslag i de lokala brottsförebyggande råden. Av de 199 råd som besvarade enkäten hade endast knappt hälften mottagit samtliga tre utskick. Vart sjätte råd hade inte mottagit ett enda utskick. En dryg tredjedel av de råd som besvarade enkäten använder LUPP-prognoserna, varav en tredjedel kontinuerligt.

## ARBETET UNDER VÅREN 2004

Sannolikt kommer LUPP-prognoserna få ännu större genomslag under den närmsta framtiden. Under våren 2004 kommer LUPP-prognoserna finnas tillgängliga på BRÅ:s webbplats.

---

<sup>1</sup> I slutet av november 2003 upptäckte man på BRÅ:s IT-enhet att de prognoser som hade gått ut till Dalarna, Skåne och Uppsala redovisade felaktiga siffror. På grund av ett tekniskt fel (beroende på kommunsammanslagningar) redovisades både den förväntade brottsligheten och utfallet dubbelt. Sekretariatet skickade ut ett brev i vilket man ursäktade sig och felet åtgärdades.

Samtidigt har bilprojektet medverkat till att utveckla av proceduren, bland annat kommer det att bli möjligt att få fram prognoser och utfall för hela län och för grupper av kommuner. Det kommer också att enkelt gå att jämföra kommuner med varandra. En uppföljning av det webb-baserade systemet kommer att göras under våren. Pressaktiviteter planeras i samband med lanseringen av systemet.

LUPP-gruppen har tagit på sig att analysera vissa kvalitetsaspekter beträffande anmälningsupptagning av bilrelaterad brottslighet. I planeringen ingår också att inom ramen för en kommande utvärdering av hur LUPP-prognoserna används inom ett antal kommuner, komplettera brottsinformationen med annan statistik, bland annat hur brotten fördelar sig geografiskt ("brott på karta").

## **CERTIFIERINGSGRUPPEN**

### **BAKGRUND**

En stor del av bilbrotten begås på stora obevakade parkeringsplatser i allmännyttans bostadsområden kring storstäderna. Även andra stora parkeringsplatser och parkeringshus är särskilt utsatta. Erfarenheter från Storbritannien visar att det är möjligt att halvera bilbrottsligheten på parkeringsplatser genom att vidta olika brottsförebyggande åtgärder. Exempel på sådana åtgärder är övervakning, tydliga strukturer, bra ljussättning, information och begränsat antal in- och utgångar. Åtgärder som vidtas kan sedan premieras - i Storbritannien med hjälp av ett framtaget certifieringsschema "Secure Car Park Award Scheme"<sup>2</sup>. Godkända parkeringar markeras på ett synligt och enhetligt sätt och information sätts upp om vad certifieringen innebär.

Med detta system kan parkeringsbolag få ytterligare incitament att vidta brottsreducerande åtgärder och bilisterna kan välja en parkeringsplats som blivit föremål för sådana åtgärder. Certifieringssystemet är också ett sätt att göra bilägare medvetna om riskerna för att drabbas av ett bilbrott, liksom möjligheterna att skydda sig.

Förutsättningarna för att införa ett sådant system även i Sverige är goda. De lokala brottsförebyggande råden har kunskap och lokalkännedom som är viktig och de är också väl lämpade att samordna och hitta möjliga vägar för ett genomförande på lokal nivå. En fördel med att samordna ett nationellt certifieringsschema är att de lokala brottsförebyggande råden får vägledning i vilka åtgärder som kan och bör initieras för att reducera bilbrotten på respektive parkering. Certifierad parkeringsplats betyder inte att bilägare inte kan bli utsatta för brott, bara att åtgärder vidtagits för att minska risken för att bli utsatt.

### **ARBETSGRUPPEN**

Arbetsgruppen består av representanter från Svensk brand och säkerhetscertifiering (SBSC), Citypolisen Stockholm, Svepark Service AB, SABO, Malm kommunikation samt sekretariatet. Gruppen har haft två sammanträden. Syftet är att arbeta med certifiering av parkeringsplatser. Dessutom ska arbetsgruppen undersöka om det finns ett intresse att skapa ett nationellt certifieringsschema.

Det engelska certifieringsschemat "Secured Car Park Award Scheme" utgör en grund för att ta fram av ett åtgärdsschema. Materialet har översatts till svenska och gjorts om efter svenska förhållanden.

---

<sup>2</sup> Secured Car Park Award Scheme, Association of Chief Police Officers i England och Wales i partnerskap med British Parking Association, Automobile Association och Home Office.

Ett förslag på åtgärdsschema ska vara klart till sommaren 2004. Under våren kommer förutsättningarna för att så snabbt som möjligt använda schemat i ett pilotprojekt att studeras och presenteras för Styrgruppen.

## **POSITIONERINGSGRUPPEN**

### **BAKGRUND**

Syftet är att undersöka förutsättningarna för att använda teknologi för automatisk nummerskyltavläsning i Sverige. Arbetsgruppen undersöker även om andra positioneringshjälpmedel (till exempel GPS) kan vara framgångsrika. Målsättningen är att göra en bedömning av vilken teknologi som kan vara intressant att introducera i Sverige. Om automatisk nummerskyltavläsning ska prövas kommer ytterligare en arbetsgrupp att tillsättas för att genomföra ett pilotförsök.

### **TEKNIK FÖR KORTA AVSTÅND**

Teknik för korta avstånd har inte varit föremål för arbetsgruppens undersökning. Med denna teknik placeras avläsare invid en väg som reagerar när ett fordon med transponder passerar. Systemet kan till exempel användas vid gränskontroller. Tekniken har enligt gruppen tydliga svagheter varför det troligen inte kommer att ske mer arbete inom detta område.

### **TEKNIK FÖR STORA AVSTÅND**

GPS-teknik för stora avstånd har diskuterats. GPS har använts under ett antal år i framför allt exklusivare bilar. Tekniken bygger på en GPS-mottagare som placeras i fordonet tillsammans med GSM eller annan teknik för kommunikation på stora avstånd. Det är ett fungerande system så länge det finns mobiltelefonäckning och utrustningen inte saboterats eller störts ut. GPS teknik är intressant för spårning av stulna exklusiva bilar. Problemet med motmedel bedöms dock vara betydande och användningen av GPS bör heller inte spridas till huvuddelen av fordonsparken. I Nederländerna pågår ett projekt där man är positiv till användning av GPS-teknik beträffande vissa fordon. Man avser bland annat att försöka påverka försäkringsbolagen att tvinga vissa bilägare att använda positionering och samordna "larm" från stulna fordon med positioneringsutrustning till polisen. Arbetsgruppen kommer att följa det nederländska projektet och ta lärdom av det. Det har också framkommit att GPS-teknik används i flera andra europeiska länder. Inom Europol bedrivs ett arbete med inriktning på att samordna kvalitetskrav på aktuell teknik så att den blir tillämpbar i hela EU<sup>3</sup>. Arbetsgruppen kommer fortsätta inhämta uppgifter angående GPS-teknik och ta ställning till hur stor användningen kan komma att bli i Sverige.

### **AUTOMATISK NUMMERSKYLTAVLÄSNING**

Automatisk nummerskyltavläsning tillämpas av polisen i Storbritannien, Italien och Tjeckien. Tekniken går ut på att en kamera registrerar passerande fordons nummerskyltar. Uppgifterna länkas vidare till en databas som innehåller uppgifter på eftersökta registreringsnummer. Systemet ger möjlighet att söka efter i princip vad man önskar och stulna fordon är ett av flera möjliga val. Kameran eller läsaren kan vara fast monterad invid en väg eller gränsovergång, alternativt mobil och placerad i ett polisfordon. När det gäller mobila enheter finns olika utföranden i de olika länderna. Vanligast är den som är placerad i en polisbil, men enligt brittiska erfarenheter är det effektivast att använda en särskild buss som samarbetar med polispatruller. Tekniken uppges numera vara pålitlig och kostnadseffektiv, det vill säga den klarar mycket stora volymer av fordon utan felläsningar, trots dåliga siktförhållanden och höga hastigheter.

---

<sup>3</sup> European Standards CEN TC 278 WG14 After Theft Systems for Vehicle Recovery

I Storbritannien går användningen av nummerskyltavläsningen under parollen ”Denying criminals the use of the roads”. Numera används ett nytt system som ersatt ett äldre. Systemet kallas för ANPR (Automatic Number Plate Recognition) och innehåller funktioner för att hitta såväl stulna fordon som fordon med andra anmärkningar, till exempel oskattade eller oförsäkrade. Dessutom används systemet för att finna efterlysta personer och för att följa kriminella personers aktiviteter. Från början användes tekniken inom ramen för ett pilotprojekt där cirka tio olika polismyndigheter deltog. Utvärderingen av projektet visar bland annat att antalet gripna personer kan tiodubblas vid detta arbetssätt jämfört med vanliga polispatruller<sup>4</sup>. För närvarande pågår en utvidgning av antalet deltagande polismyndigheter till cirka 20, samtidigt som resterande myndigheter i olika utsträckning skaffar nummerskyltavläsning. Representanter från BRÅ har genomfört ett studiebesök i London för att närmare bedöma tekniken och användningen. Besöket motsvarade de förväntningar som det skriftliga materialet givit upphov till och effektivitetsvinsterna verkar realistiska.

I Italien används tekniken av Carabinieri<sup>5</sup>. För närvarande finns det cirka 400 polisbilar med aktuell utrustning och under 2004 avser man utrusta cirka 2 600 polisbilar med automatisk nummerskyltavläsning. De italienska erfarenheterna uppges också vara positiva. Jämfört med det brittiska systemet finns vissa skillnader. Carabinieri satsar framför allt på användning från polisbilar. Förmedlingen av registeruppgifter till respektive polisbil sker inte ”on line”, i stället ”tankar” respektive fordon information vid arbetspassens start respektive slut. Det tjeckiska systemet verkar likna det italienska, det vill säga det används från vanliga polisbilar.

#### ARBETSGRUPPENS ARBETE

Arbetsgruppen består av representanter från polisen, tullen, SSF, Larmtjänst och SAAB samt sekretariatet. Arbetet har framför allt inriktats på automatisk nummerskyltavläsning. Resultatet av pågående informationsinhämtning beträffande GPS-teknik får utvisa om det är meningsfullt att fortsätta med den inriktningen.

Det brittiska systemet för nummerskyltavläsning och dess tillämpning är, enligt gruppen, särskilt intressant. Innan förberedelser för ett svenskt pilotprojekt fortsätter, måste dock rättsläget klarläggas. När det gäller finansiering kan det vara möjligt med försöksutrustning som lån. Beträffande övriga kostnader bör de bäras av varje polismyndighet som får delta i pilotförsöket. Såväl mobil som stationär apparatur bör provas. När det gäller lämpliga områden bör man se över möjligheten att pröva utrustningen på minst två olika polismyndigheter, varav en i en storstad och en i en mellanstor stad. Försök kan förutom hos polisen tänkas ske även vid tullen. Det bedöms dock lämpligast att börja med polisen.

#### ARBETET VÅREN 2004

Möjligheten att i Sverige använda sig av automatisk nummerskyltavläsning i samma utsträckning som Storbritannien i sökandet efter stulna bilar har undersökts. Rapporten väntas vara klar i februari 2004. Av underhandskontakter med bland annat rättssekretariatet vid RPS torde rättsläget inte möta hinder. Prognosen för att genomföra ett pilotprojekt bedöms därför som god och arbetsgruppens verksamhet kommer sannolikt till stor del under våren utgöras av förberedelsearbete för praktiska försök.

#### STÖLDSKYDDSGRUPPEN

##### BAKGRUND

Internationella såväl som svenska erfarenheter visar att bilar med olika former av stöldskydd i betydligt mindre utsträckning än andra utsätts för tillgrepp/stöld. De har även lägre sannolik-

<sup>4</sup> Home Office, Projekt Laser-Six month pilot evaluation, 1 July 2003

<sup>5</sup> CESE, Good practices in crime prevention

het än andra bilar att bli utsatta för inbrott. Skydden kan delas in i två kategorier, elektroniska och mekaniska.

De elektroniska stöldskydden, så kallade immobiliseras, som enligt lag skall finnas installerade på samtliga bilar tillverkade från 1998, är mycket effektiva. Visserligen utesluter inte sådan teknik möjligheten till stöld, men det kräver en teknik som mycket få biltjuvar har tillgång till. I praktiken är det således i stort sett omöjligt att utan nyckel tillägna sig en bil som är utrustad med immobiliseras. Statistiken visar att knappt ens en tiondel av de bilar som anmäldes stulna i Stockholm under perioden oktober 2002 till september 2003 var tillverkade efter 1997. Detta trots att dessa bilar utgjorde närmare hälften av bilparken. Omräknat ger det vid handen att risken att en bil tillverkad före 1998 ska stjälas är 1 på 29. Motsvarande risk för bilar tillverkade 1998 eller senare är 1 på 266. Att köpa och låta efterinstallera ett elektroniskt stöldskydd skall, enligt uppgifter från en specialist på eftermontering av stöldskydd, betinga ett pris på drygt 1 200 kronor.

De mekaniska stöldskydden, har också visat sig effektiva för att stoppa biltjuvarna. Ett flertal studier har visat att en bil utrustad med rattkrycka löper betydligt mindre risk att bli stulen än en liknade bil utan krycka. Vidare har det visat sig att bilägare som använder sig av rattkrycka löper betydligt mindre risk att råka ut för inbrott i bilen än de bilägare som inte använder krycka. Sannolikt beror detta på att rattkryckan signalerar en medvetenhet hos bilägaren och följaktligen väntar sig inte den potentiella tjuven att hitta något av värde kvarlämnat i en sådan bil. Det stora problemet med rattkryckor, och andra mekaniska stöldskydd, är att det har visat sig svårt att få bilägare att använda dessa.

En rad projekt ute i landet som syftat till att förse bilister med rattkryckor utan eller för endast en ringa kostnad har studerats. Det visar sig att i de fåtal fall man lyckats få bilägarna att över huvud taget ta emot kryckorna (som i vissa fall varit gratis) har man med ett undantag aldrig lyckats förmå bilisterna att använda dem i någon större utsträckning. Samarbetet mellan fastighetsägare och boende i stadsdelen Gunnared är unikt i den bemärkelsen att man lyckats förmå bilägarna att använda rattkryckor genom tvång. Vad fastighetsägarna i Gunnared har gjort, är att man sagt upp och omförhandlat samtliga hyresavtal för förhyrda parkeringsplatser. I de nya avtalen har man som villkor att hyresgästerna måste använda den rattkrycka som fastighetsägaren tillhandahåller. Projektet har varit mycket framgångsrikt.

Beträffande skydd mot inbrott i bilar visade sig möjligheterna till skydd vara starkt begränsade. Det finns visserligen i dag mycket effektiva lås och armeringsmöjligheter i form av laminerade, förstärkta rutor etc. Men dessa är förhållandevis dyra och det är endast möjligt att installera på nytillverkade bilar.

#### ARBETSGRUPPEN

Arbetsgruppen består av representanter från biltillverkarna, försäkringbranschen, konsumenterna, polisen, SSF och sekretariatet. Gruppen har sammanträtt två gånger. Arbetet har delats in i tre kategorier:

- Skydd mot tillgrepp av bil som saknar elektroniskt stöldskydd
- Skydd mot tillgrepp av bil som är utrustad med elektroniskt stöldskydd
- Skydd mot stöld ur och från bil

Den första kategorin är den inom vilken det stora flertalet biltillgrepp inträffar. Erfarenheterna från Gunnared, där rattkryckan används i förhållandevis stor skala, är intressanta och värda att analyseras närmare inför en vidare spridning till andra kommuner och bostadsområden. Rättsläget beträffande besittningsrätt till parkeringsplatser är i dagsläget dock något oklart. Rättsläget kommer därför att utredas. En kort rapport beräknas vara klar i mitten av mars

2004. I rapporten ska också ingå en närmare beskrivning av hur projektet implementerades. Den mest effektiva åtgärden för denna kategori av brott torde dock vara eftermontering av elektroniskt stöldskydd<sup>6</sup>. Möjligheterna att verka för någon form av tvång beträffande eftermontering av elektroniska stöldskydd, liknande den förordning som infördes för dubbdäck 1999 kommer eventuellt att undersökas.

Den andra kategorin, bilar som har elektroniskt stöldskydd, är i dag så pass väl skyddade från tillgrepp att det inte vore rimligt att arbeta för att förstärka skyddet ytterligare.

Beträffande den tredje och antalsmässigt överlägset största kategorin ”stöldur och från bilar”, är det intressant att verka för en mer utbredd användning av inbrottskydd, som laminerade fönsterrutor, på nytillverkade bilar. Sådana stöldskydd är inte möjliga att eftermontera och en eventuell förstärkning av inbrottskydden för den aktuella bilparken har därför inte diskuterats. En bred montering av sådana inbrottskydd på personbilar kan bara ske om det är förknippat med någon form av tvång. Detta måste ske på EU-nivå för att bilbranschen ska vara intresserad av att verka för ett sådant.

En intressant fråga är hur vanligt förekommande det är att stulna fordon är inblandade i allvarliga olyckor och grova brott? Uppgifter från Vägverket ska därför kompletteras med uppgifter från ett antal polismyndigheter.

#### ARBETET UNDER VÅREN 2004

En utredning bör tillsättas för att undersöka effekterna och konsekvenserna av någon form av tvång beträffande eftermontering av elektroniska stöldskydd.

Sekretariatet kommer att undersöka förutsättningarna för att ställa krav på bättre inbrottskydd i nytillverkade bilar från andra EU-länder. Storbritannien och Nederländerna bedriver liknande projekt som det i Sverige och torde vara naturliga samarbetspartners i en sådan fråga. Sekretariatet kommer att ta kontakt med representanter från dessa båda projekt under början av 2004.

#### INFORMATIONSGRUPPEN

##### BAKGRUND

Den bilrelaterade brottsligheten har redan tidigare varit ett prioriterat område i de flesta av landets närpolisområden och i många av landets lokala brottsförebyggande råd. Insatser sker i stor utsträckning genom samarbete mellan olika aktörer på lokal nivå. Dessa insatser förblir dock ofta lokala och tillämpas inte alltid i de områden där de bäst behövs. Orsakerna till det senare kan vara flera, bland annat kan det i de särskilt utsatta områdena vara svårare att få till stånd ett effektivt och långsiktigt samarbete. Ett annat skäl är att man helt enkelt inte har kännedom om effektiva åtgärder och framgångsrika former för samarbete.

Erfarenheter från bland annat Storbritannien visar att generella informationskampanjer kan vara tillfälligt effektiva för att efter en tid bli i stort sett helt verkningslösa. Kampanjer begränsade i tid och rum och till en klart definierad målgrupp torde ha större möjligheter att förbli framgångsrika.

Förutsättningarna att använda riktade kampanjer i större utsträckning än vad som görs i dag är goda i Sverige. Här finns ett väl fungerande system där majoriteten av alla bilbrott anmäls. En riktad kampanj som uppmärksammar risken för upprepad utsatthet och som informerar om möjligheterna att förebygga bilbrott är därför genomförbar. De lokala brottsförebyggande

<sup>6</sup> Enligt BilSweden är det rimligt att först år 2014 förvänta sig att 90 % av bilparken är tillverkad efter 1996 och följaktligen till mycket stor del utrustad med elektroniska stöldskydd.

råden är också en resurs när det gäller att identifiera så kallade "hotspots" och uppmärksamma bilisterna på riskerna där.

Sekretariatet har sedan projektet började i juli 2003 haft frekventa kontakter med flera lokala råd och närpolis runt om i landet. Ändamålet har varit att samla in information och studera vilka metoder som använts och vilka projekt som genomförts för att nå ut till bilister. Detta för att uppmärksamma om det finns kampanjer som kan vara av intresse för projektet att ta vara på och sprida vidare.

Styrgruppen har bifallit delfinansiering av en kampanj med spridning av informationsbroschyrer som genomförs av Stockholmspolisen. Kampanjen riktar sig direkt till bilägare med bilar som är särskilt utsatta för bilbrott och till bilägare som redan utsatts för brott. Broschyren, som innehåller information om vilka stölskydd som finns, vad man som bilägare bör tänka på för att minska risken att bli utsatt, statistik över bilbrottslighet och vilka årsmodeller och märken som är mest utsatta för brott, delas ut till bilägare av personal vid besiktningsstationer och på bilprovningen. Sekretariatet kommer att utvärdera kampanjen vid dess slut i juni 2004.

#### ARBETSGRUPPEN

Arbetsgruppen består av representanter från bilprovningen, biltillverkarna, BRÅ, Larmtjänst, polisen och SSF. Gruppen har haft två sammanträden. Förutom att samla in och sprida goda exempel på lyckade insatser för att förebygga bilbrott är det angeläget att sprida budskapet att det främst är äldre bilar som utsätts för bilstöld. En vanlig uppfattning är att det är dyra och nya bilar som är mest utsatta. Det är en myt som det är viktigt att slå hål på. Vidare ska gruppen arbeta vidare med information till bilhandlare/verkstäder angående bland annat nyckelhantering och sprida information om hur ändringen i Lagen (1986:796) om godtrosvörvärv av lösöre påverkar potentiella hälares besittningsrätt till stulen egendom.