



Brottsutvecklingen i Sverige fram till år 2007

Kapitel: Biltillgrepp

Hela publikationen finns att beställa eller ladda ner på www.bra.se/go/297

Stöld och skadegörelse

BILTILLGREPP

Olle Westlund och Lars Westfelt

Sammanfattning

Antalet anmälda bilbrott, här definierat som biltillgrepp samt stöld ur och från motordrivet fordon, har minskat under 2000-talet och i synnerhet sedan år 2002. Den genomsnittliga minskningen av biltillgreppen har sedan 2002 varit 12 procent per år. Såväl antalet fullbordade som försök till biltillgrepp var under 2007 de lägsta sedan dagens kriminalstatistik infördes år 1975. Utvecklingen av stöld ur och från motordrivet fordon har generellt sett följt samma utveckling som biltillgreppen.

Den huvudsakliga orsaken till den kraftiga minskningen av biltillgrepp bedöms vara den nya lagstiftning som infördes år 1998 efter EU-direktiv 95/56/EC. Denna lagstiftning innebar att alla nytillverkade bilar skulle förses med elektroniska stöldskydd, så kallade immobiliseras. I takt med att bilparken successivt byts ut, innebär detta att en allt mindre andel bilar kan stjälas utan tillgång till bilnyckel (som krävs för att sätta elektroniska stöldskydd ur spel).

Risken för att få sin bil stulen hänger därutöver i hög grad samman med vilken bil man har och i viss utsträckning på var man bor. Den relativa risken att få sin bil stulen är högst om man äger en bil av märkena Mazda, Ford eller Saab. Risken för biltillgrepp är dock avsevärt mindre för bilar tillverkade år 1998 och senare, oavsett fabrikat. Drygt 90 procent av samtliga tillgripna bilar återfinns. Uppklaringsprocenten är emellertid låg: år 2007 var uppklaringsprocenten 15 procent av de anmälda biltillgreppen och 4 procent avseende stölderna ur och från motordrivet fordon. Sannolikt beror den låga uppklaringsprocenten på att dessa brott mycket ofta sker utan kontakt mellan offer och gärningsperson. Uppklaringsprocenten har dock ökat under 2000-talet när det gäller biltillgrepp.

Inledning

Med bilbrott avses vanligen biltillgrepp och stölder ur och från motordrivet fordon. I vissa sammanhang inkluderas även skadegörelse på bil i kategorin bilbrott, då det vid anmälan kan vara svårt att skilja på ett stöldförsök och skadegörelse. Närpå samtliga biltillgrepp i Sverige faller under 8 kap. 7 § brottsbalken, det vill säga tillgrepp av fortskaffningsmedel. Tillgrepp av fortskaffningsmedel infördes år 1962 som en särskild brottstyp (Holmqvist m.fl. 1998). Skälet är att nästan samtliga stulna bilar i Sverige anses som tillgripna snarare än stulna. Bilarna stjäls för att användas en kortare tid och återfinns i mycket hög utsträckning (drygt 90 procent), vilket innebär att det för stöld nödvändiga tillägnelseuppsåtet saknas vid många brott och är ett specialfall av egenmäktigt förfarande.

Här definieras bilbrott som biltillgrepp och stöld ur och från motordrivet fordon. Tillsammans utgör dessa två brottsrubriceringar en relativt stor andel av den totala anmälda brottsligheten i landet. Cirka en tiondel av samtliga anmälningar om brott kan betraktas som bilbrott och innefattar stora ekonomiska värden.

I den officiella kriminalstatistiken delas biltillgreppen in i fullbordade brott respektive försöksbrott. För att ett biltillgrepp ska anses som fullbordat krävs att bilen har flyttats. Om de delar som är nödvändiga för att starta bilen har angripits utan att bilen flyttats anses det röra sig om ett försöksbrott.

De övriga brotten som riktas direkt mot bilar är stöld ur och från motordrivet fordon, som innefattar samtliga motordrivna fordon och alltså inte bara personbilar⁶², skadegörelse och egenmäktigt förfarande. De två sistnämnda kategorierna, skadegörelse och egenmäktigt förfarande, innefattas således här inte i samlingsbegreppet bilbrott i denna genomgång. I det följande redovisas endast biltillgrepp, såväl fullbordade som försök, samt stöld ur och från motordrivna fordon.

Omfattning och utveckling

Omfattning

Under år 2007 anmäldes cirka 32 000 biltillgrepp varav omkring 9 000 var försöksbrott. Försöksbrotten utgör ungefär en fjärdedel av samtliga anmälda biltillgrepp under år 2007. Samtidigt anmäldes drygt 95 000 stölder ur och från motordrivet fordon. Uppgifterna i kriminalstatist-

⁶² Kategorin stöld ur och från motordrivet fordon inkluderar förutom personbilar också andra motordrivna fordon och kan därför innehålla stölder från husbilar och släpvagnar.

tiken stämmer väl överens med antalet bilstölder som kan uppskattas utifrån Nationella trygghetsundersökningen (NTU). Enligt dessa självrapporterade uppgifter har 0,9 procent av hushållen med bil utsatts för bilstöld (biltillgrepp) under år 2007 (NTU 2008a). Detta motsvarar uppskattningsvis cirka 27 000 bilstölder på nationell nivå.

Eftersom en bil kan representera ett stort ekonomiskt värde och försäkringsbolagen kräver en polisanmälan för att betala ut ersättning är anmälningsbenägenheten hög för biltillgrepp. Det betyder omvänt att den dolda brottsligheten är mycket liten. Enligt den senaste mätningen från NTU avseende år 2007 anmäldes 98 procent av biltillgreppen i Sverige under år 2007 (Brå 2008a). När det gäller stölder ur och från motordrivet fordon visar undersökningen också att cirka två tredjedelar av alla utsatta anmäler brottet till polisen. Det huvudsakliga skälet till att utsatta personer inte polisanmäler stölder ur och från motordrivet fordon är enligt samma undersökning att brottet inte anses vara tillräckligt allvarligt (Brå 2008b).

Omständigheter kring bilbrott

Tidigare ej publicerade uppgifter från NTU, vilka tagits fram särskilt för detta avsnitt, visar att biltillgreppen är relativt jämnt fördelade över året.⁶³ Knappt 60 procent uppges ha skett på en vardag och tre fjärdedelar under natten. Mer än 65 procent skedde i offrets bostadsområde. Drygt 90 procent av de drabbade har fått tillbaka bilen, men bara en tiondel av dem säger att bilen i stort sätt är i samma skick som tidigare. Hälften uppger att bilen *delvis är förstörd* och 40 procent att *förstörelsen är avsevärd*.

Vid stöld ur och från motordrivet fordon framkommer i NTU att 84 procent av stölderna avser personbilar. Sett till fördelningen av brotten över året finns en viss anhopning i det tredje kvartalet. Två tredjedelar av brotten sker i offrets bostadsområde.

Larmtjänst⁶⁴ har tillhandahållit uppgifter som kan användas för att mer i detalj beskriva bilbrottsligheten. Utifrån Larmtjänsts uppgifter, som hämtas från polisens efterlysningssystem, framgår att risken att utsättas för biltillgrepp inte enbart beror på regionala och lokala omständigheter. Också vilken typ av fabrikat man äger har betydelse för risken att utsättas. Av tabell 1 på sidan 194 framgår att bilar av märket Mazda

⁶³ I den beskrivning av brottens karaktär som följer nedan finns inte samtliga händelser och offer medräknade. Resultaten bygger dock på 98 procent av offren och 82 procent av händelserna som uppgetts totalt.

⁶⁴ Larmtjänst AB ägs av Försäkringsförbundets Serviceaktiebolag (FSAB) och har som uppgift att minska sakförsäkringsbolagens skadekostnader.

Tabell 1. Andel eftersökta fordon, andel ej avlysta fordon av stulna fordon samt antal bilar i trafik, efter fabrikat, år 2007.⁶⁵

Fabrikat	Andel eftersökta (%)	Förändring* 00-07 (%)	Andel ej avlysta (%)	Antal bilar i trafik -07
Mazda	1,84	-8	4	82 872
Ford	1,03	0	4	297 020
Saab	0,94	-60	4	366 768
Nissan	0,82	-5	6	97 015
Daihatsu	0,80	11	13	1 886
Jeep	0,77	-54	14	12 799
Alfa Romeo	0,66	-54	12	7 451
BMW	0,65	-36	20	137 764
Honda	0,61	-39	8	49 830
Audi	0,59	-2	13	213 166
Opel	0,57	-65	6	193 694
Chrysler	0,55	38	12	34 090
Mitsubishi	0,50	11	9	87 615
Porsche	0,47	-20	35	5 532
Volkswagen	0,46	-18	10	417 654
Fiat	0,43	-59	12	22 725
Mercedes-Benz	0,34	-26	26	142 552
Volvo	0,29	-17	10	999 131
Toyota	0,26	-50	7	260 755
Chevrolet	0,23	0	29	33 231
Hyundai	0,23	-18	9	82 960
Subaru	0,19	-50	11	24 435
Suzuki	0,19	-65	9	29 131
Peugeot	0,17	-58	9	152 579
Citroën	0,14	-36	9	84 035
Renault	0,13	-28	10	174 510
Skoda	0,11	-	9	109 750
Totalt antal**	20 325	-	1 676	4 120 950

* Urvalet är detsamma som för motsvarande tabell i Brottsutvecklingen i Sverige 1998-2000 (Brå 2001:10).

** Gäller endast de bilmärken som tabellen omfattar.

Källa: Larmtjänst AB.

⁶⁵ Urvalet av fabrikat har gjorts i enlighet med en tidigare rapport (Brå 2001:10) för att möjliggöra jämförelser. De fabrikat som ingår är i huvudsak de med flest bilar i trafik. Ett fabrikat har dock tillkommit. Skoda visade sig år 2007 ha över 100 000 bilar i trafik vilket innebär att detta fabrikat bör ingå i listan. De 4 120 950 registrerade bilar som tabellen gäller utgör 97 procent av samtliga bilar i trafik (samtliga bilar i trafik under år 2007 uppgick till 4 258 463). Med »avlysta« fordon menas fordon vars efterlysning inte upphört att gälla då statistiken sammanställs för aktuellt år.

är de som oftast eftersöks av polisen (efterlyses)⁶⁶ då hänsyn tas till antalet fabrikat i trafik. Efter Mazda är det bilmärkena Ford och Saab som oftast eftersöks i förhållande till deras antal. Det är dock viktigt att tillägga att bilens ålder har betydelse och att fabriktens åldersstruktur kan se olika ut (se även rubriken Nya elektroniska stöldskydd bakom nedgången).

Av tabell 1 framgår att det finns relativt stora skillnader mellan fabriken när det gäller hur stor andel som eftersöktes år 2007 i förhållande till år 2000. Eftersom biltillgreppen minskat generellt enligt kriminalstatistiken är det väntat att flertalet bilfabrikat har en mindre andel efterlysta bilar år 2007, men vissa har minskat kraftigare än genomsnittet. Skillnaderna har förmodligen att göra med hur många bilar det finns av ett visst fabrikat som är så gamla att de saknar elektroniskt stöldskydd. En ytterligare förklaring kan vara att olika fabrikat på annat sätt har förbättrat stöldskyddet mellan årsmodeller.

Av Larmtjänsts statistik i tabell 1 framgår att 92 procent av samtliga eftersökta bilar år 2007 avlysts (att en bil avlysts betyder i praktiken att en efterlyst bil har återfunnits och inte längre är eftersökt). Andelen återfunna bilar skiljer sig dock mellan olika fabrikat. Porsche, Chevrolet och Mercedes-Benz har högst andel ej återfunna bilar. Det är rimligt att anta att en del av de bilar som inte återfinns, det vill säga som kvarstår som efterlysta, förts ut ur landet.

Regionala skillnader

I genomsnitt skedde 75 biltillgrepp per 10 000 personbilar i trafik i Sverige år 2007. Den bilrelaterade brottligheten uppvisar dock relativt stora regionala skillnader. År 2007 hade Stockholms (114), Västra Götalands (104) och Örebro (77) län högst antal biltillgrepp per 10 000 personbilar i trafik. Västerbotten hade den lägsta nivån med 29 anmälda stölder per 10 000 personbilar i trafik.

Då det gäller stölder ur och från motordrivna fordon skedde i genomsnitt 223 stölder per 10 000 personbilar i trafik år 2007. Även antalet anmälda stölder ur och från motordrivna fordon skiljer sig regionalt. Denna regionala fördelning följer det mönster som biltillgreppen uppvisar, nämligen en förhöjd frekvens i storstadsområdena. Gotland har det lägsta antalet stölder ur och från motordrivna fordon (59 per 10 000 personbilar i trafik). De mest drabbade länen per 10 000 personbilar i trafik är enligt kriminalstatistiken Stockholms (322), Västra Götalands (300) och Skåne (283) län. Totalt stod de tre storstadslänen

⁶⁶ Med eftersökta bilar avses sådana som polisen efterlyst. Det betyder att antalet anmälda biltillgrepp inte kan likställas med antalet eftersökta, eftersom inte alla anmälda biltillgrepp leder till efterlysning. Antalet anmälda biltillgrepp är därför sannolikt högre än antalet eftersökta bilar i Larmtjänsts statistik.

för närmare två tredjedelar av det totala antalet stöder ur motordrivna fordon (62 072 av totalt 95 176 anmälda stöder ur och från motordrivna fordon).

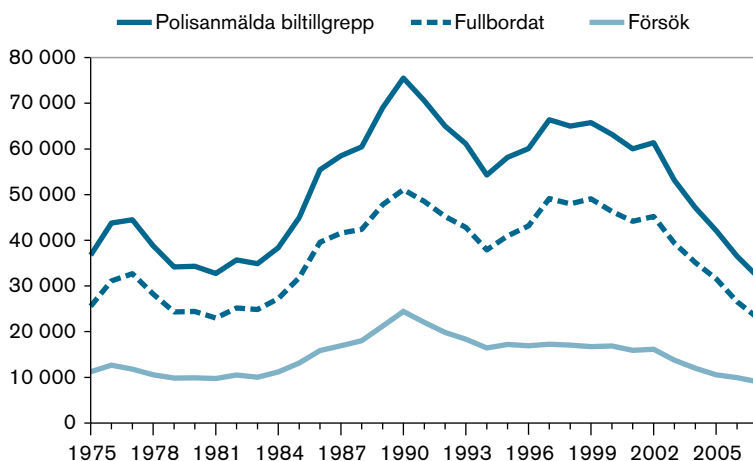
Det finns regionala skillnader även i andelen efterlysta bilar som avlyses. De län som år 2007 hade den högsta andelen ej återfunna personbilar var enligt uppgifter från Larmtjänst: Västernorrlands (12 procent), Värmlands och Uppsala län (11 procent). De län som har den högsta andelen återfunna personbilar var Västerbottens (97 procent), Gotlands och Dalarnas (96 procent) län.

Utveckling 1975–2007

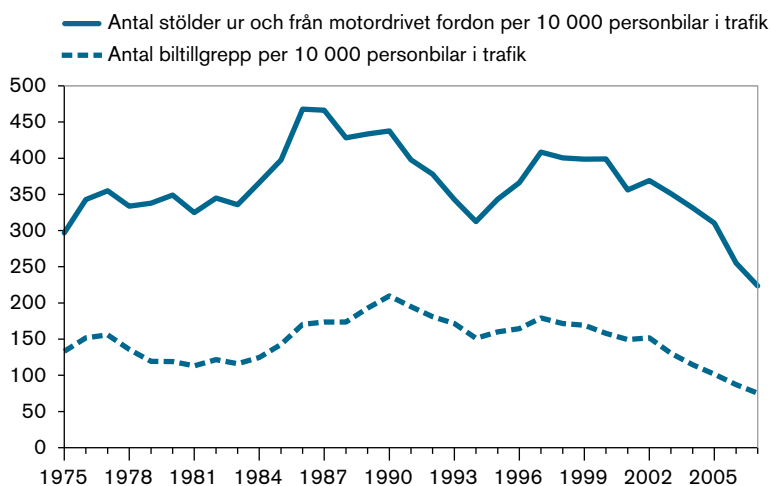
Under perioden 1975–1984 anmäldes mellan cirka 32 700 och 44 500 biltillgrepp per år. Efter år 1984 ökade antalet biltillgrepp kraftigt under sex år för att kulminera med strax över 75 500 anmälda biltillgrepp år 1990. Därefter minskade biltillgreppen kontinuerligt under fyra år, varefter antalet återigen ökade fram till 1997, då drygt 66 000 biltillgrepp anmäldes. Under perioden 1998–2002 minskade antalet biltillgrepp med i genomsnitt 1,5 procent per år.

Ett avgörande trenderbrott skedde efter år 2002. Som framgår av figur 1, inleddes då en kraftig minskning av såväl fullbordade som försök till biltillgrepp. Under denna period har antalet anmälda biltillgrepp minskat med i genomsnitt 12 procent per år. Minskningen avser huvudsakligen de fullbordade biltillgreppen (se nästa avsnitt).

Figur 2 visar hur ofta bilbrott äger rum i förhållande till antalet personbilar i trafik sedan år 1975, det vill säga hur risken att utsättas



Figur 1. Antal anmälda biltillgrepp, fullbordade samt försök, under perioden 1975–2007. Källa: Brå.



Figur 2. Antal anmälda biltillgrepp och stölder ur och från motordrivna fordon per 10 000 personbilar i trafik under perioden 1975–2007. Källa: Brå.

för bilbrott har förändrats. Utvecklingen av antalet anmälda stölder ur och från motordrivna fordon följer i stora drag utvecklingen för biltillgreppen.⁶⁷

Risken att utsättas för stöld ur och från motordrivna fordon låg relativt stabilt på en nivå kring 350 anmälda stölder per 10 000 bilar i trafik från 1975 fram till år 1983. Därefter ökade antalet anmälningar kraftigt fram till år 1986 då antalet stölder uppgick till 468. Efter detta minskade risken fram till 1994 för att sedan återigen öka fram till 1997 (408). Åren 1998–2002 var risken oförändrad, men efter år 2002 påbörjades även för biltillgreppen en kraftig minskning. Sedan år 2002 har de anmälda stölderna ur och från motordrivna fordon minskat med i genomsnitt 8 procent per år för att år 2007 nå den lägsta nivån sedan år 1975 (223).

Nya elektroniska stöldskydd bakom nedgången

En viktig förklaring till minskningen av biltillgreppen under senare år är det EU-direktiv (95/56/EC) som trädde i kraft år 1998. Direktivet kräver att samtliga nytillverkade bilar ska vara utrustade med elektroniskt stöldskydd, så kallade immobiliseras.⁶⁸ Även om de elektroniska stöld-

⁶⁷ Som nämnts ovan går det inte att i brottsstatistiken särredovisa stölder ur och från personbil (vilka ingår i kategorin motordrivna fordon).

⁶⁸ Det finns ett antal typer av immobiliseras vilka på olika sätt syftar till att förhindra att bilen kan startas, genom att till exempel isolera tändningssystemet, bränslesystemet eller startmotorn eller en kombination av dessa.

skydden inte utesluter möjligheten till biltillgrepp krävs dock hjälpmedel och kunskap som få gärningspersoner tycks ha tillgång till. En studie av Home Office i England, där man studerat risken för tillgrepp i förhållande till bilparkens ålder och implementeringen av immobilisera, redovisar resultat som visar att immobilisera har en starkt brottsförebyggande effekt (Brown och Thomas 2003). Utvecklingen i England går i linje med den minskning som skett i Sverige.

Den totala minskningen av stölder ur motordrivna fordon har sedan år 1998 varit närmare 40 procent, jämfört med en halvering av biltillgreppen under samma period. Den relativt kraftiga och samtidiga minskningen av stölderna ur och från motordrivna fordon, vilket inte direkt påverkas av immobilisera, kan bero på att dessa två brott många gånger sker vid samma tillfälle.

Att biltillgreppen i Sverige numera främst avser bilar utan immobilisera framgår av uppgifter från Larmtjänst rörande efterlysta bilar under perioden 1 september 2005–28 februari 2006. Under den undersökta perioden efterlystes totalt 13 360 bilar. Av dem var 1 003 tillverkade i Sverige år 2000 eller senare (Larmtjänst, 2006).⁶⁹ Larmtjänst har även studerat tillvägagångssättet vid tillgrepp av eftersökta bilar tillverkade i Sverige från år 2000. Av Larmtjänsts analys framgår att närmare hälften av de 1 003 bilarna efterlysts (458 stycken) efter det att ägaren först förlorat sin nyckel. Nycklarna till 17 bilar hade förlorats i samband med rån, 148 i samband med inbrott och i resterande fall (293 bilar) hade nyckeln förlorats på annat sätt. Vid sidan av efterlysningar till följd av förlorade nycklar utgörs 234 av de 1 003 fallen av ärenden där bilen aldrig varit borta (utan där polisen av olika anledningar registrerat felaktiga uppgifter). Den tredje största kategorin (186 bilar) utgörs av olovligt brukande, bedrägeri och förskingring. Den fjärde och minsta kategorin (74 bilar) utgörs av bilstöld utan nyckel. I 17 fall har man kunnat fastställa vad som hänt och av dem uppvisar 5 bilar skador som tyder på att det elektroniska stöldskyddet (immobilisera) har manipulerats.

Detta betyder sammanfattningsvis att en stor majoritet av bilstölderna avser äldre bilar (utan immobilisera),⁷⁰ och att i de fall nya bi-

⁶⁹ Det kan enligt forskare finnas flera skäl, vid sidan av immobilisera, till att en stor andel av biltillgreppen avser äldre årsmodeller (Brown och Thomas 2003). Behovet av reservdelar till äldre bilar kan betyda en ökad risk för stölder av äldre bilar för att på så sätt tillgodose marknaden. Ett annat skäl kan vara att det tar en viss tid för nya stöldmetoder att utvecklas och att det därför sker en viss eftersläpning, vilket främst drabbar äldre modeller. Ett tredje skäl kan vara att äldre årsmodeller är vanligare i resurssvaga områden där brottsligheten generellt sett tenderar att vara högre.

⁷⁰ Enligt uppgifter från SCB bestod bilparken i slutet av år 2007 till 37 procent av bilar tillverkade före 1998. Denna andel kommer av naturliga skäl att fortsätta att minska de kommande åren.

lar (med immobiliser) tillgrips sker en majoritet av tillgreppen med hjälp av en nyckel som gärningspersonen kommit över via oaktsamhet, stöld, inbrott eller rån (se även Kriven och Ziersch 2007).

Vid sidan av den kraftiga minskningen av biltillgrepp som redovisas i figurerna 1 och 2 ovan, konstaterar också internationella studier att immobilisers har påtagliga effekter (Potter och Thomas 2001), samt att det finns en tendens till att gärningspersonerna på grund av immobilisers »flyttar« från nya och värdefulla bilar till äldre, men mera lättillgängliga bilar (Brown och Thomas 2003).

Jämte elektroniska skydd finns även mekaniska stöldskydd, till exempel rattkrycka. Dessa skydd har också visat sig effektiva för att stoppa gärningspersoner, men svenska projekt har visat att det är svårt att få bilägare att använda detta skydd i någon större omfattning (Brå 2006b). I takt med att andelen bilar med immobilisers ökar finns det därför skäl att anta att biltillgreppen kommer att fortsätta att minska, såvida nya och effektiva metoder att stjäla nya bilar inte dyker upp.

Internationella studier pekar mot att nyckelstölder (i syfte att kringgå immobilisers) har ökat under senare år (Copes och Cherbonneau 2006). En engelsk studie av drygt 8 000 biltillgrepp under perioden 1998–2001 visar att bilnyckel användes vid 85 procent av alla tillgrepp av bilar registrerade efter 1997 i de fall gärningspersonernas tillvägagångssätt var känt (Levesley m.fl. 2004). Det enligt studien vanligaste, och allt vanligare, sättet för tjuven att komma över bilnyckeln var inbrott. Det näst vanligaste tillvägagångssättet (18 procent) var att stjäla bilar i vilka nyckeln var kvarlämnad. Denna andel ökade under perioden. Brottplatserna rörde sig då ofta om sådana platser där man lämnar bilen obevakad under kortare perioder (garageupparter, bensinstationer, utanför affärer och affärslokaler), vilket kan tyda på en ökad grad av planerade tillgrepp.

Offer och gärningspersoner

Offer

Risken att utsättas för bilrelaterade brott beror delvis på var man bor. De regionala skillnaderna kan, som nämnts tidigare, vara relativt stora. Tidigare lokala undersökningar har också visat att risken att utsättas för stöld eller skadegörelse (däribland biltillgrepp och stöld ur och från motordrivet fordon) är störst i de större tätorternas bostadsområden. Särskilt stor är risken i områden där allmännyttans bostadsbestånd dominerar, och de flesta blir också utsatta för brott i det egna bostadsområdet. Att bo i ett område med många resurssvaga hushåll sammanhänger således med risken att utsättas för dessa brott (Wikström m.fl. 1997, Dolmén 2002, Estrada och Nilsson 2006).

Enligt NTU drabbades 0,9 procent av hushållen (med bil) någon gång under år 2007 av bilstöld (NTU 2008a). Brås särskilda analyser av tidigare ej publicerade uppgifter från NTU visar också att risken är ojämnt fördelad för olika grupper i befolkningen. Det finns en tendens till att utsattheten för biltillgrepp är högre i mer urbana områden. När det gäller skillnader mellan olika typer av hushåll visar det sig att boende i lägenheter, och särskilt hyresrätter, rapporterar en något högre utsatthet (1,3 respektive 1,5 procent) i förhållande till boende i villor och äganderätter (0,4 respektive 0,6 procent). Skillnaderna kan hänga samman med att olika typer av parkeringar är mer eller mindre vanliga beroende på hushållstyp. NTU tyder inte på att det finns några signifikanta skillnader i utsatthet för utrikes födda jämfört med personer födda i Sverige. Analysen pekar inte heller på att bristande ekonomiska resurser (kontantmarginal⁷¹) innebär en påtagligt förhöjd risk att utsättas för bilbrott.

Utsattheten för stöld ur och från motordrivna fordon är mer omfattande än biltillgreppen. Enligt NTU har 5 procent av hushållen utsatts för detta år 2007. Även här finns en något större andel utsatta bland boende i lägenheter i förhållande till boende i villor men skillnaderna är små. Detsamma gäller urbana områden som också visar en förhöjd risk. I de tre storstäderna är den genomsnittliga utsattheten 6,4 procent jämfört med 3,9 procent i mindre städer och på landsbygden. Skillnader avseende födelseland och kontantmarginal är däremot obetydliga.

Gärningspersoner

Eftersom upplklaringsnivåerna för bilbrott är mycket låga (se nästa avsnitt) är det sannolikt att kriminalstatistiken över misstänkta ger en mindre tillförlitlig bild av gärningspersonerna. Uppgifter om gärningspersonerna bör därför hämtas från flera källor. Här redovisas därför även resultat från ett antal nationella och internationella intervju- och enkätstudier.

År 2007 misstänktes 2 380 personer för biltillgrepp. Detta innebär en kraftig minskning jämfört med år 2000, då 3 562 personer misstänktes för biltillgrepp. Under denna period har antalet misstänkta personer alltså minskat med en tredjedel, vilket kan jämföras med en halvering av antalet anmälda biltillgrepp under samma period (se figur 1). När det gäller stöld ur och från motordrivna fordon har antalet misstänkta personer minskat med drygt 40 procent (från 2 735 personer år 2000 till 1 569 år 2007). Denna minskning motsvaras av en lika stor minskning av antalet anmälda stöld ur och från motordrivna fordon (-40 procent) under samma period.

⁷¹ Att ha kontantmarginal svarar mot möjligheten att kunna skaffa fram 15 000 kronor inom en vecka.

De misstänkta ålder och kön har varit stabilt under 2000-talet. När det gäller biltillgrepp har andelen män under denna period legat mellan 92 och 95 procent. När det gäller stöld ur eller från motordrivet fordon har andelen kvinnor under 2000-talet pendlat mellan 6 och 8 procent. Andelen personer under 20 år som är misstänkta för biltillgrepp har varierat mellan 35 och 39 procent och det har inte heller skett någon påtaglig förändring i åldersstrukturen bland de misstänkta som helhet.

Brå:s skolundersökning om brott bland elever i årskurs 9 pekar mot att bilbrotten tenderar att minska även i denna åldersgrupp (Brå 2006a). År 1995 uppgav 10 procent av pojkarna att de stulit ur bil och denna andel har relativt stadigt minskat till knappt 5 procent år 2005. Motsvarande uppgifter för biltillgrepp bland pojkar visar en minskning från 4,5 procent till 2,3 procent. Andelen flickor som uppger att de stulit ur bil har under samma period legat relativt stabilt på knappa 2 procent. Bland flickor som uppger att de begått biltillgrepp har andelen legat konstant strax under 1 procent.

Intervjuundersökningar med gärningspersoner visar att motiven för biltillgrepp varierar. Nästan hälften av 50 intervjuade gärningspersoner (i åldrarna 16–46 år) uppgav i en studie genomförd av Brå att de tillgripit bilar för att tillgodose ett transportbehov, medan 28 procent uppgav nöjesåkning som enda skäl för tillgreppen (Brå 1994). Skälen för tillgreppen förändras i takt med gärningspersonens ålder. Hos unga gärningspersoner är det främsta motivet nöjesåkning och för de äldre handlar det om transportbehov eller vinstintresse. En senare intervju-studie genomförd med 42 unga män (15–27 år) lagförda för bilbrott vid National Comprehensive Auto-theft Research System (CARS) i Australien visar att gruppträck/gruppstatus, nöjesåkning, hämnd samt leda utgör typiska skäl till biltillgrepp (Casey 2007). Bland de intervjuade var det vanligt att man efterhand och med stigande ålder övergick till att stjäla bilar av vinstintresse. Andra studier visar att gärningspersonerna ofta kommer från socioekonomiskt svaga förhållanden och ofta har tidiga och flertaliga kontakter med rättsväsendet, inte enbart i samband med bilbrott (Ziersch och Turner 2005, Ziersch 2005).

Hanteringen i rättsväsendet

Uppklaring

Då bilbrott vanligtvis begås utan någon kontakt mellan gärningsperson och offer är uppklaringsnivåerna mycket låga. Knappt 4 900 biltillgrepp och drygt 3 700 stöld ur och från motordrivet fordon klarades upp år 2007. Detta innebär att uppklaringsprocenten var 15 procent för biltillgrepp och 4 procent för stöld ur och från motordrivet fordon. Andelen personuppklarade brott, det vill säga ärenden där po-

lisen identifierat en skäligen misstänkt gärningsperson uppgick till 6 respektive 2 procent.

Personuppklaringsprocenten har legat konstant under 2000-talet för såväl biltillgrepp (mellan 6 och 7 procent) som stöld ur och från motordrivna fordon (mellan 1 och 2 procent). Under samma period har dock den totala uppklaringsprocenten (personuppklaring och teknisk uppklaring) ökat avseende biltillgrepp (från 9 procent år 2000 till 15 procent år 2007). Den kraftigaste ökningen gäller fullbordade biltillgrepp, där den totala uppklaringsprocenten av fullbordade biltillgrepp har ökat från 10 procent till 18 procent år 2007.

Personuppklaringsprocenten kan i viss mån påverkas av i vilken utsträckning gärningspersonerna antänder bilarna och därmed förstör bevis som kan användas för att identifiera gärningspersonen. Enligt internationell forskning på området finns det framför allt två motiv till att tända eld på tillgripna bilar. Det huvudsakliga skälet är att förstöra spår (vilket kan ske efter nöjesåkning, bedrägeri⁷² och i fall där bilar använts som hjälpmedel vid andra brott). Ett annat skäl kan också bestå i »nöjet« av att tända eld på bilen (Ransom 2007).

Lagförda

I lagföringsstatistiken redovisas biltillgrepp i bestämmelsen för tillgrepp av fortskaffningsmedel (8 kap. 7 § BrB). Denna bestämmelse innefattar även tillgrepp av andra motordrivna fordon, men statistiken kan ändå ge en bild av de gärningspersoner som döms för biltillgrepp och vilka påföljder de får. Det förekommer också att biltillgrepp klassificeras som grov stöld enligt 8 kap. 4 § brottsbalken. Detta har dock åtminstone tidigare varit mycket ovanligt (Holmqvist m.fl. 1998).

Utifrån lagföringsstatistiken kan man med visst fog betrakta biltillgrepp som ungdomsbrott. En stor andel av personerna som lagförts med tillgrepp av fortskaffningsmedel som huvudbrott är under 21 år. Under år 2007 var 55 procent av de lagförda under 21 år. Generellt sett har det inte skett någon förändring under 2000-talet av de lagförda när det gäller olika åldersgrupper.

År 2007 lagfördes 1 069 personer för tillgrepp av fortskaffningsmedel som huvudbrott. 24 procent av dem dömdes till fängelse, 18 procent till skyddstillsyn och 9 procent till villkorlig dom. En dryg fjärdedel av de lagförda lämnades över till socialtjänsten och för 5 procent stannade påföljden vid böter. Under 2000-talet har antalet lagförda minskat efter en topp år 2002 då totalt 1 732 personer lagfördes. De

⁷² En australiensisk studie visar att andelen återfunna bilar som antänts är påtagligt högre då bilen är 6–15 år gammal jämfört med både yngre och äldre bilar. En sannolik förklaring till detta är enligt författaren att dessa bilar fortfarande har ett visst försäkringsvärde samtidigt som garantin har gått ut (Ransom 2007).

olika påföljdernas inbördes förhållanden har legat relativt stabilt under 2000-talet, med undantag av böter. Jämfört med år 2006 har antalet böter halverats under 2007 (från 121 till 58). I början av år 2007 infördes ungdomstjänst, till vilket 140 personer (mellan 15 och 21 år gamla) dömdes under det första året. Syftet med denna nya påföljd har varit att ersätta böter och kortare frihetsberövanden.

Brottsförebyggande åtgärder och kriminalpolitik

Den bilrelaterade brottsligheten står för en betydande andel av den totala anmälda brottsligheten och medför stora kostnader för samhället och för den enskilde. Bilbrott hänger också samman med andra brott, främst tillgreppsbrott och narkotikabrott (Kühlhorn 1982). Forskning visar också att biltillgrepp är ett så kallat strategiskt brott – ett debutbrott som indikerar en hög risk för fortsatt brottskarriär. I en undersökning av Brå återfanns hela 27 procent av dem som i sin brottsdebut lagförts för biltillgrepp bland personer som under sin brottskarriär lagförts minst nio gånger (Brå 2000).

Mot denna bakgrund gav regeringen år 2003 Brå i uppdrag att, tillsammans med Rikspolisstyrelsen (RPS), utarbeta och genomföra en treårig strategi för att minska de bilrelaterade brotten. Som underlag för uppdraget låg ett idédokument, *Det går att reducera bilbrottslighet*, som föreslog en rad åtgärder mot bilrelaterade brott (Brå 2002). Vid sidan av produktion och spridning av metoder för analys av lokala brottsprognoser och aktuell statistik ingick i projektet även en studie av bilbrottsligheten i två kommuner, Landskrona och Sandviken, där effekterna av olika åtgärder studerades (Brå 2006b). Dessa och andra resultat pekar mot att det går att förebygga bilbrottslighet.

Åtgärder för att förebygga bilbrott kan grovt delas in i två kategorier: information och olika former av situationell brottsprevention. Informationen går huvudsakligen ut på att uppmärksamma bilägare på risker och informera om att det är äldre bilar som är mest stöldbegärliga samt att uppmana bilister att ta med sig sina värdesaker från bilen. En av de största kampanjerna av detta slag är polisens och försäkringsbranschens *Töm bilen själv*.

Situationell brottsprevention avseende bilbrott kan ta sig många uttryck men ofta rör det sig om att på olika sätt skapa insyn och naturlig övervakning på parkeringsplatser. Något som ofta diskuterats i samband med situationell brottsprevention på parkeringsplatser är olika former av kameraövervakning. Både brittiska och svenska studier har visat att kameraövervakning kan vara en effektiv åtgärd mot brott på parkeringsplatser, särskilt om den sätts in tillsammans med andra brottsförebyggande åtgärder. Två förutsättningar är viktiga för att nå framgång med kameraövervakning på parkeringsplatser (Brå

2003). För det första är det viktigt att såväl potentiella gärningspersoner som bilägare får kännedom om att området är övervakat. För det andra har den miljö som parkeringsplatsen är belägen i stor betydelse. Det har till exempel visat sig vara betydligt effektivare med kameraövervakning på boendeparkeringar, som är geografiskt avgränsade, än i större allmänna garage. Med tanke på den integritetsdiskussion som ofta förs i samband med kameraövervakning kan det även nämnas att det i Brås undersökning inte framkommit några indikationer på att kameraövervakningen upplevdes som integritetskränkande av de personer som använde parkeringsplatserna (Brå 2003, se även Wästerfors 2006).

En form av situationell brottsprevention som har visat sig vara effektiv är olika former av tekniska stöldskydd. Dessa kan delas in i två huvudkategorier, dels skydd mot stölder ur bilen, som laminerade glasarutor eller förstärkta lås, dels skydd mot stöld av bilen, till exempel rattkryckor eller immobiliseras.

Rattkryckorna har visat sig vara mycket effektiva mot såväl biltillgrepp som stöld ur och från fordon. Detta har sannolikt att göra med att rattkryckan signalerar en medvetenhet hos bilägaren som gör det osannolikt att det ligger något värdefullt kvarlämnat i bilen. Det har dock visat sig svårt att få bilägare att använda rattkryckor. Trots att man har delat ut kryckorna gratis eller subventionerat dem samt informerat om fördelarna har användningen varit begränsad (Malm, 2004). Ett ytterligare sätt att förebygga biltillgrepp är att märka bilens olika delar och på så sätt försvåra möjligheterna att stjäla bilar för att efter demontering sälja dem som delar (Harris och Clarke 1991, Rhodes och Kling 2003).

Det förefaller motiverat att brottsförebyggande åtgärder även avser bilnycklar. Inte minst mot bakgrund av den utveckling som sker, både i Sverige och andra länder med motsvarande lagar om elektroniska stöldskydd för nytillverkade bilar där immobiliseras försvårar biltillgrepp, men även mot bakgrund av att internationella studier visat att nyckelstölder tycks öka (Levesley m.fl. 2004). En studie av Copes och Cherbonneau (2006) har tagit fasta på denna utveckling och därför intervjuat 27 personer som lagförts för bilbrott med hjälp av nyckel. Studien visar på fyra typer av gärningspersoner och ger därför viss information om hur brott kan förebyggas, framför allt av bilägaren själv: personer som uppmärksammar gynnsamma tillfällen och tillfälligheter (till exempel i samband med bostadsinbrott eller helt enkelt att man passerar en bil med nyckeln kvarlämnad), personer som aktivt söker eller aktivt väntar in tillfällen där bilägare tenderar att vara mindre försiktiga (till exempel vid garageuppfarter, utanför barer, bensinstationer eller affärer), personer som använder våld eller hot om våld (olika former av personrån) samt personer som manipulerar offret för

att tillskansa sig en nyckel (till exempel genom att föreställa vänlig och hederlig, utge sig för att hjälpa eller vara en presumtiv bilköpare).

Avslutningsvis kan det vara värt att lyfta fram att bilbrottsligheten utgör ett särskilt intressant område ur kriminalpolitisk och brottsförebyggande synvinkel. De senaste åren visar på en mycket positiv utveckling, där en vanligt förekommande typ av brott som drabbar många olika grupper i samhället och rör stora ekonomiska värden effektivt förebyggs med relativt enkla medel. Men hur kommer bilbrottsligheten att utvecklas i framtiden? Det är rimligt att minskningen av bilbroten kommer att plana ut och att de gärningspersoner som då fortfarande är aktiva är mer planerande och har mer avancerad kunskap. Detta talar för att andelen yngre gärningspersoner blir mindre i takt med bilparkens modernisering.

Referenser

- Brown, R. och Thomas, N. (2003). Aging Vehicles: evidence of the effectiveness of new car security from the Home Office Car Theft Index. *Security Journal*, vol. 16, 3:45–53.
- Brottsförebyggande rådet, Brå (1994). *Bilbrottsligheten och brottsprevention*. Brå-PM 1994:2. Stockholm: Brottsförebyggande rådet. Fritzes.
- Brottsförebyggande rådet, Brå (2000). *Strategiska brott*. Rapport 2000:3. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- Brottsförebyggande rådet, Brå (2002). *Det går att reducera bilbrottslighet*. Idédokument. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- Brottsförebyggande rådet, Brå (2003). *Kameraövervakning i brottsförebyggande syfte*. Rapport 2003:11. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- Brottsförebyggande rådet, Brå (2006a). *Ungdomar och brott åren 1995–2005*. Rapport 2006:7. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- Brottsförebyggande rådet, Brå (2006b). *Minska bilbrott. Nationella åtgärder mot bilbrott. Slutredovisning av ett regeringsuppdrag*. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- Brottsförebyggande rådet, Brå (2008a). *Nationella trygghetsundersökningen 2007. Om utsatthet, trygghet och förtroende*. Rapport 2008:3. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- Brottsförebyggande rådet, Brå (2008b). *Brottsoffers benägenhet att polisanmäla brott*. Rapport 2008:12. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- Casey, S. (2007). *The motivation of motor vehicle theft offenders*. CARS. Hemsida: <<http://ncars.on.net/publish.asp>>. Hämtat 10 mars 2008.
- Copes, H. och Cherbonneau, M. (2006). The key to auto theft. Emerging methods of auto theft from the offenders perspective. *British journal of criminology*, 46:917–934.

- Dolmén, L. (2002). *Brottslighetens geografi. En analys av brottsligheten i Stockholms län*. Akademisk avhandling, Kriminologiska institutionen, Stockholms universitet.
- EU-direktiv (95/96/EC). Kommissionens direktiv 95/96/EC av den 8 november 1995 om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 74/61/EEG om anordningar för att förhindra obehörigt utnyttjande av motorfordon.
- Estrada, F. och Nilsson, A. (2006). *Segregation och utsatthet för egendomsbrott. Betydelsen av bostadsområdets resurser och individuella riskfaktorer*. Arbetsrapport. Hemsida: <www.framtidsstudier.se/sv/redirect.asp?intLevelClicked=1465&p=1468>. Hämtat 15 april 2008.
- Harris, P. och Clarke, R. V. (1991). Car chopping, Parts marking and the motor vehicle theft law enforcement act of 1984. *Social sciences research*, 75:107–116.
- Holmqvist, L. m.fl. (1998). *Brottsbalken – En kommentar*. Stockholm: Norstedts Juridik.
- Kriven, S. och Ziersch, E. (2007). New car security and shifting vehicle theft patterns in Australia. *Security Journal*, 20:111–122.
- Kühlhorn, E. och Edlund, T. (1982). Bilism i narkomansamhället. I: Knutsson, J. (red.) *Brottsutvecklingen 1982*. Rapport 1982:4. Stockholm: Brottsförebyggande rådet. Liber förlag.
- Larmtjänst (2006). *Elektroniskt stöldskydd. Immoprojekt nr 2*. Stockholm: Larmtjänst.
- Levesley, T., Braun, G., Wilkinson, M. och Powell, C. (2004). *Emerging methods of car theft – theft of keys*. London: Home Office.
- Lewis, C. m.fl. (2004). Crime trends in the EU. *European Journal on Criminal Policy and Research*, 10:187–223.
- Malm, U. (2004). *Fastighetsägare i samarbete för minskad bilbrottslighet*. Göteborg: Malm Kommunikation AB.
- Potter och Thomas (2001). *Engine immobilisers: How effective are they?* National Motor Vehicle Theft Reduction Council. Hemsida: <<http://ncars.on.net/publish.asp>>. Hämtat 10 mars 2008.
- Ransom (2007). *A profile of motor vehicle theft-related arson in New South Wales and South Australia*. CARS. Hemsida: <<http://ncars.on.net/publish.asp>>. Hämtat 10 mars 2008.
- Rhodes, W. och Kling, R. (2003). *Evaluation of the effectiveness of automobile parts marking and anti-theft devices on preventing theft*. Hemsida: <<http://www.ncjrs.gov/pdffiles1/nij/grants/208800.pdf>>. Hämtat 17 mars 2008.
- Van Kesteren, J.N., Mayhew, P. och Nieuwebeerta, P. (2000). *Criminal Victimization in Seventeen Industrialised Countries: Key findings from the 2000 International Crime Victims Survey*. The Hague, Ministry of Justice, WODC.

- Wikström, P.-O., Torstensson, M. L. och Dolmén, L. (1997). *Lokala problem, brott och trygghet i Dalarna*. Rapport 1997:3 från problemgruppen, forskningsenheten. Stockholm: Polishögskolan.
- Wästerfors, D. (2006). *Kamerans konsekvenser. En fallstudie av kameraövervakning mot bilbrott i Landskrona*. Lund: Sociologiska institutet.
- Ziersch, E. (2005). *Motor vehicle theft in South Australia – a profile of juvenile offenders*. CARS. Hemsida: <<http://ncars.on.net/publish.asp>>. Hämtat 10 mars 2008.
- Ziersch, E. och Turner, N. (2005). *Drug use and vehicle crime – An analysis of DUMA data on offenders arrested for motor vehicle theft*. CARS. Hemsida: <<http://ncars.on.net/publish.asp>>. Hämtat 10 mars 2008.