

**Det går att reducera bilbrottslighet**  
**Ett idédokument**

Produktion: Brottsförebyggande rådet, Information och förlag, Box 1386, 111 93 Stockholm  
Telefon: 08-401 87 00. Fax: 08-411 90 75. E-post: [info@bra.se](mailto:info@bra.se). Internet: [www.bra.se](http://www.bra.se)  
Författare: Annika Pallvik Fransson  
Omslag: Idéhuset  
Tryck: Edita Norstedts Tryckeri AB, 2002  
© Brottsförebyggande rådet

<b>FÖRORD</b>	<b>5</b>
<b>INLEDNING</b>	<b>6</b>
Syfte	6
Tillvägagångssätt	6
Disposition	7
<b>BAKGRUND</b>	<b>8</b>
Bilbrott – våra vanligaste vardagsbrott	8
Brottsförebyggande arbete	9
Ett prioriterat område	9
Nationella satsningar	10
Dra lärdom av andra länder	12
Anpassa till svenska förhållanden	12
<b>EN SVENSK NATIONELL STRATEGI FÖR ATT REDUCERA BILBROTTLIGHET</b>	<b>13</b>
AVc och VCRAT – två förebilder	13
En svensk modell	13
<b>UTVECKLINGSOMRÅDEN</b>	<b>18</b>
Stöld- och inbrottsskydd	18
Ökad användning av stöld- och inbrottsskydd	19
Säkra parkeringsplatser	22
Begränsade avyttringsmöjligheter	23
Ökad uppkläring	25
Uppföljning och utvärdering	28
<b>SAMMANFATTANDE SLUTSATSER</b>	<b>30</b>
<b>REFERENSER</b>	<b>31</b>



# Förord

Brottsförebyggande rådet (BRÅ) har som huvuduppdrag att vara ett centrum för kunskap om brottslighet och åtgärder mot brott. BRÅ ska också sprida kunskap om effektiva brottsförebyggande strategier. En viktig komponent i detta arbete är att initiera och stödja samarbete mellan näringsliv, myndigheter och lokala aktörer.

Det finns en medvetenhet och vilja på såväl central som lokal nivå för att arbeta brottsförebyggande och öka tryggheten i vardagen. Flera projekt bedrivs runt om i landet för att minska vardagsbrottsligheten. Många av projekten har lett till goda resultat men svårigheter finns att samordna och sprida framgångsrika initiativ.

I detta idédokument presenteras en form för samverkan som kan underlätta ett sådant arbete. Förslaget involverar aktörer på såväl central som lokal nivå och är inriktat på åtgärder som syftar till att reducera bilbrottsligheten i Sverige. Inspiration har hämtats från liknande projekt i Nederländerna och Storbritannien.

Dokumentets författare är Annika Pallvik Fransson. Lars Sjöberg har också deltagit i arbetet med rapporten. Båda är verksamma vid BRÅ. Jan Andersson, chef för enheten för lokalt brottsförebyggande arbete, BRÅ, har varit projektledare.

Stockholm i juli 2002

*Ann-Marie Begler*  
Generaldirektör

*Jan Andersson*  
Enhetschef

# Inledning

## Syfte

Brottsförebyggande rådet (BRÅ) har som huvuduppdrag att vara ett centrum för kunskap om brottslighet och åtgärder mot brott. BRÅ ska genom utvärderingar och kunskaps-sammanställningar belysa dagsaktuella frågeställningar. Resultaten ska kunna användas som underlag av beslutsfattare inom rättsväsendet och av regering och riksdag. BRÅ ska också sprida kunskap om effektiva brottsförebyggande strategier.

BRÅ har också i uppdrag att stödja lokalt brottsförebyggande arbete. Detta sker genom att myndigheten ger ekonomiskt stöd till lokala brottsförebyggande råd projekt samt bedriver utbildning i brottsförebyggande arbete. Konferenser och nätverksträffar anordnas där lokala brottsförebyggande råd kan träffas och utbyta erfarenheter samt få information av och kontakt med myndigheter och näringsliv. I BRÅ:s uppdrag ingår också att vidareutveckla samarbetet mellan olika aktörer som har möjlighet att påverka de omständigheter som bidrar till brottslighet och otrygghet.

Inom ramen för den nationella storstadspolitiken har lokala utvecklingsavtal tecknats mellan staten och sju kommuner i storstads-regionerna. BRÅ bidrar i detta arbete genom att initiera och utvärdera brottsförebyggande projekt.

Fokus i det lokala brottsförebyggande arbetet ligger främst på att reducera vardagsbrottsligheten, det vill säga sådana brott som drabbar människor i vardagen i sina bostadsområden eller på andra offentliga platser. De vanligast förekommande vardagsbrotten är bilbrotten. Majoriteten av dessa sker i storstadsregionerna. Bilbrotten medför stora olägenheter för de drabbade då många är beroende av att ha tillgång till bil i sin vardag. Bilbrottsligheten kostar dessutom samhället stora summor. Flera åtgärder har vidtagits i offentlig såväl som privat regi för att reducera bilbrottsligheten. Trots detta ligger bilbrottsligheten på en fortsatt hög nivå.

I följande idédokument föreslår BRÅ en nationell strategi för att reducera bilbrottsligheten. En form för hur en sådan strategi kan utvecklas i samverkan mellan berörda aktörer redovisas. Stor vikt läggs vid att involvera näringsliv och lokala aktörer, tillsammans med berörda departement och myndigheter, och ta tillvara den medvetenhet och vilja som finns på såväl lokal som central nivå att arbeta brottsförebyggande och öka tryggheten i vardagen.

## Tillvägagångssätt

Arbetet har inspirerats av Nederländernas och Storbritanniens satsningar på att reducera bilbrottsligheten med hjälp av en nationell strategi som tagits fram i samverkan mellan berörda aktörer inom departement, myndigheter och näringsliv.

Litteraturstudier av vad som tidigare publicerats om bilbrottslighetens utveckling och natur samt brottsreducerande åtgärder har genomförts. Material från lokala brottsförebyggande råd och polismyndigheter gällande insatser för att reducera bilbrottslighet har också gått igenom. Rättslägesstudier över berörda områden har genomförts.

Studiebesök och intervjuer har gjorts med bland andra representanter från Rikskriminalpolisen, Tullverket, Larmtjänst AB, Svenska Stöldskyddsföreningen, Sveriges allmännyttiga bostadsföretag (SABO), Sveriges Bilskrotares Riksförbund, Exportrådet, Rikspolisstyrelsens Fordonsgrupp, lokala polismyndigheter och försäkringsbolag.

Dessutom har ett studiebesök på VCRAT:s sekretariat vid Home Office i Storbritannien gjorts. Löpande informationsutbyte med The European Crime Prevention Network (EUCPN) har upprätthållits.

Utöver detta följer BRÅ initierandet av ett projekt i Södertälje kommun vars syfte är att förebygga bilbrottslighet. Projektet drivs i samarbete mellan Polismyndigheten i Stockholms län, Lokala brottsförebyggande rådet i Södertälje, Larmtjänst AB, Stöldskyddsföreningen och två försäkringsbolag.

## Disposition

Inledningsvis ges en bakgrund till ämnesområdet. Därefter redovisas en form för samverkan med syfte att utveckla en nationell strategi för att reducera bilbrottsligheten. Särskild vikt läggs vid att göra det möjligt för aktörer på alla nivåer och med skilda expertkunskaper att ingå i ett sådant samarbete. Avslutningsvis redovisas ett antal förslag på konkreta åtgärder, inspirerade av åtgärder som vidtagits inom och utom Sverige, som skulle kunna ingå i en nationell strategi.

Detta idédokument innehåller inte någon närmare statistisk redovisning av bilbrottslighetens utveckling och dess natur. För sådana uppgifter hänvisas till BRÅ:s rapport *Brottsutvecklingen i Sverige 1998-2000*.

# Bakgrund

## Bilbrott – våra vanligaste vardagsbrott

Med bilbrott menas i detta dokument tillgrepp och stöld av bil samt stöld ur och från bil. Såväl fullbordade brott som försök åsyftas. Bilbroten är våra vanligaste vardagsbrott. År 2001 utgjorde de nästan sjutton procent av den totala anmälda brottsligheten, vilket innebär drygt 203 000 anmälda brott – eller omkring 550 brott per dygn. Av dessa var 60 000 fullbordade tillgrepp eller försök därtill, och 143 000 var stöld ur eller från motorfordon. Så sent som år 2000 låg stöld ur och från motorfordon på den högsta nivån någonsin med 160 000 anmälda brott.

Kostnaderna för den totala bilbrottsligheten är mycket hög. Försäkringsbolagen betalar enligt uppgifter från Trafikförsäkringsföreningen varje dag ut i genomsnitt 5 miljoner kronor för stöldskador på bil, vilket innebär drygt 1,8 miljarder kronor om året. Även kostnaderna för rättsväsendet är betydande. Bara den tid som läggs på att administrera polisanmälningar av bilbroten uppskattas till närmare 70 000 arbetstimmar per år – eller omkring drygt 30 årsarbetskrafter.

De som dock drabbas hårdast av bilbrottsligheten är naturligtvis de enskilda bilägarna. Ett bilbrott medför, förutom en ekonomisk kostnad, stora problem genom merarbete i form av kontakter med försäkringsbolag och verkstäder. Att bilen är borta eller obrukbar innebär också olägenheter för den drabbade och dennes familj. Detsamma gäller inbrott och stöld ur bilen.

De trygghetsmätningar och liknande medborgarundersökningar som under de senaste åren genomförts runt om i landet, visar att bilbrottslighet är en otrygghetsfaktor också för dem som inte själva varit utsatta. När de tillfrågade får ange vilka brott och ordningsstörningar som de anser vara störst problem i deras bostadsområden, hamnar denna brottstyp nästan undantagslöst högst på listan. Det är inte ovanligt att 30-40 procent av de tillfrågade uppger att bilbrottsligheten är ett stort eller mycket stort problem i det område där de själva bor.

Bilbrott är ett vanligt ungdomsbrott, vilket i sig motiverar kraftfulla insatser. Tillgrepp av fortskaffningsmedel är också det brott som i störst utsträckning kan kallas ett strategiskt brott. Mer än var fjärde person som i sin brottsdebut lagförs för tillgrepp av fortskaffningsmedel kommer senare i livet att tillhöra den lilla grupp som svarar för hälften av den totala brottsligheten. Bilbrott är dessutom ofta sammankopplade med annan brottslighet. Tillgripna bilar används exempelvis i samband med inbrott och rån. Föraren av en tillgripna bil kan också utgöra en stor fara för andra trafikanter. Kraftfulla åtgärder och ett omfattande brottsförebyggande arbete krävs för att reducera bilbrottsligheten och förhindra dess följdverkningar.



## Brottsförebyggande arbete

Med brottsförebyggande arbete menas åtgärder som syftar till att påverka faktorer som främjar eller hämmar människors brottsliga beteende. För att utforma ett brottsförebyggande arbete finns två strategier, social respektive situationell brottsprevention. Den sociala brottspreventionen är inriktad på individen och tar sikte på åtgärder som syftar till att stärka självkontrollen och de sociala banden till samhället. Bilbrottslighet sett som ett tecken på en individs kriminella livsföring, eller som inledningen på en sådan, kan angripas genom social prevention. Familj, skola, sociala myndigheter och samhället i stort har därför en viktig uppgift.

Bilbrottslighet är dock också ett exempel på en brottstyp där situationell prevention har goda effekter. Den situationella brottspreventionen tar sin utgångspunkt i själva brottsituationen och syftar till att *försvåra genomförandet av brottsliga gärningar*, till exempel genom att installera svårforcerade lås och fönsterrutor i fordon. Att *öka risken för upptäckt av brott*, till exempel genom riktade polisinsatser eller kameraövervakning på parkeringsplatser, eller att *minska utbytet av brott*, till exempel genom att ta med sig stöldbegärlig egendom från bilen är andra exempel på sådana åtgärder. Till situationell brottsprevention brukar också åtgärder som *underlättar laglydigt beteende* räknas.

I detta dokument fokuseras uteslutande på situationell brottsprevention. Ambitionen har inte varit att inkludera åtgärder som riktar sig mot de grundläggande orsakerna till att vissa utvecklar en kriminell livsstil, där ju bilrelaterade brott många gånger är ett vanligt inslag. Situationella åtgärder anses allmänt ha en mer begränsad inverkan på brottsligheten hos de livsstilskriminella. Genom att försvåra genomförandet av brott, till exempel vid en bilparkering, är det därför möjligt att en del av brottsligheten flyttas över till en annan, och inte lika skyddad, bilparkering. Erfarenheterna visar dock att genom att försvåra genomförandet av brott får man en betydande nettoeffekt, det vill säga att det summerade antalet brott minskar, även om vissa av bilbroten i stället begås på annan plats. Vidare kan situationella åtgärder innebära att nyrekryteringen till den grupp av personer som utvecklar en lång och omfattande kriminell karriär minskas.

## Ett prioriterat område

Bilbrottslighet är ett högprioriterat område i det brottsförebyggande arbete som sker i landets kommuner, inte minst inom ramen för de *lokala brottsförebyggande rådens* arbete. Majoriteten av råden har fört upp bilbrottsligheten som en av sina viktigaste frågor på dagordningen och arbetar för att på olika sätt reducera brotten och minska nyrekryteringen till kriminella livsstilar. I råden läggs fokus på de lokala problem brotten skapar och på de möjligheter som finns för att förebygga brottsligheten i lokalsamhället. På många håll bedrivs projekt där berörda aktörer tillsammans vidtar åtgärder för att reducera bilbrottsligheten i särskilt utsatta områden. I alla större städer finns i dag bevakade parkeringsplatser och det finns exempel där *bostadsbolag*, i samarbete med *parkeringsbolag*, *försäkringsbolag* och övriga *näringslivet*, subventionerar stöldskydd för sina hyresgäster.

Även på en mer övergripande nivå bedrivs samordnad verksamhet för att reducera bilbrottsligheten. Rikspolisstyrelsen leder sedan mitten av 1980-talet en aktivitet, *Samverkan mot brott*, där olika brottstyper fokuseras. Brottslighet riktad mot fordon är en av de särskilt utpekade brottstyperna. *Fordonsgruppen* består av aktörer från ett antal berörda myndigheter, branschorganisationer och föreningar som var och en representerar ett särområde när det gäller att reducera bilbrottslighet. Gruppen har sedan starten drivit informationskampanjer för att göra bilister medvetna om hur man minskar risken att utsättas för bilbrott och få fler att använda godkända stöld- och inbrottskydd. Den har också initierat och verkat för förändrade rutiner och metoder när det gäller upptäckt, utredning och uppföljning av bilbrottslighet.

Inom EU bedrivs arbete att få till stånd en samordning och diskussion mellan berörda parter på såväl nationell som internationell nivå. I fokus står framförallt den gränsöverskridande brottsligheten. Stora satsningar görs för att utveckla internationella informationssystem och hjälpmedel för att underlätta identitetskontroll på importerade respektive exporterade bilar.

Även *bilindustrin* lägger ner stora summor på att utveckla och installera stöld- och inbrottskydd. Svårforcerade lås, elektroniska koder som i stort sett omöjliggör att bilen kan användas utan nyckel, larm och tekniska hjälpmedel för att spåra och identifiera stulna bilar är exempel på skydd som prioriteras. Ett mycket välanvänt stöldskydd är också den så kallade rattkryckan.

## Nationella satsningar

Bilbrottslighet är således ett prioriterat område för en rad myndigheter och branscher. Trots ovan nämnda åtgärder har bilbrottsligheten legat på en hög nivå under hela 1990-talet. Inga större förändringar har skett under 2000-talets första år. Det är därför angeläget att vidta sådana åtgärder att bilbrottsligheten kraftigt reduceras.

Många satsningar som görs är kortvariga och saknar uppföljning. De är ofta geografiskt avgränsade och det är många gånger svårt att på ett systematiskt sätt upprepa dem på andra platser. Många parallella lokala projekt gör också att effekter och eventuella samordningsvinster är svåra att överblicka. Dessutom avsätts sällan tid till uppföljning och utvärdering av de satsningar som görs. Man har därför i dag dålig kunskap om vilka projekt som lett till bestående brottsreducerande resultat.

I Justitiedepartementets skrivelse *Allas vårt ansvar* från 1996 beskrivs hur det brottsförebyggande arbetet måste drivas samordnat på alla nivåer i samhället för att nå framgång. För det första kan strukturförändrande åtgärder på samhällslevelig nivå minska brottsligheten. Här finns ett ansenligt ansvar som måste bäras av såväl näringsliv som politiska beslutsfattare. För det andra gäller det att utveckla ändamålsenlig lagstiftning samt att effektivisera rutiner och handläggning på myndighetsnivå. För det tredje är det också viktigt att ta till vara det medborgerliga initiativet i det brottsförebyggande arbetet på lokal nivå. Samordnade insatser, med åtgärder på såväl lagstiftningsnivå och myndighetsnivå som i det lokala brottsförebyggande arbetet, måste till för att nå övergripande och långsiktiga effekter.

Detta har man insett i flera länder. Som exempel kan nämnas Nederländerna och Storbritannien. Liksom i Sverige har berörda myndigheter och företrädare för näringslivet i Nederländerna under lång tid på frivillig och informell väg samarbetat för att bekämpa bilbrottsligheten. Under 1990-talet blev det dock uppenbart att en intensifiering av samarbetet var nödvändigt. En fördjupning av samarbetet med en ökad grad av struktur och professionalism eftersträvades. År 1997 tillsattes en organisation, Stichting Aanpak Voertuig-criminaliteit (AVC), som alltså är central för det bilbrottsreducerande arbetet i Nederländerna. Organisationen består av en styrelse och ett verkställande programsekretariat. Initiativtagare och deltagare är bland annat representanter från regeringen, den holländska motsvarigheten till Rikspolisstyrelsen, försäkringsbranschen och berörda intresseorganisationer. Projektet finansieras gemensamt av de deltagande parterna och planeras tre år i taget. Genom AVC:s arbete har bland annat registerföringen förbättrats, ett program för att öka tryggheten i lokalsamhället har utvecklats och tullen har fått ökade befogenheter att ingripa vid export av stulna bilar. Genom satsningen har en tvärvetenskaplig expertkunskap samlats i programsekretariatet, vilket möjliggör åtgärder riktade mot hela bilbrottsligheten i stället för att lägga kraft på att endast lösa aktörsspecifika delproblem.

I september 1998 etablerades Vehicle Crime Reduction Action Team (VCRAT) i Storbritannien. Organisationen har till syfte att ta fram och implementera ett nationellt åtgärdsprogram för att minska bilbrottsligheten. VCRAT består av en styrgrupp med representanter från berörda myndigheter, organisationer och näringsliv. Ett antal mindre arbetsgrupper inriktade på specifika områden har tillsatts och för administration och löpande arbete ansvarar ett sekretariat vid Home Office i London. Arbetet utgår från en aktionsplan bestående av 14 punkter, med målsättningen att minska antalet bilbrott med 30 procent under en period på fyra år. Åtgärder som VCRAT särskilt satsar på är ett certifieringssystem för parkeringsplatser, stöldskydd för begagnade bilar och tekniska hjälpmedel för övervakning och efterspaning. Ett omfattande arbete har också lagts ned på att förändra lagstiftningen rörande handeln med begagnade bilar och bildelar.

Gemensamma drag för satsningarna i Nederländerna och Storbritannien är att samverkansorgan med representanter för berörda aktörer inom såväl departement, myndigheter, branschorganisationer och intresseföreningar tillskapats. Dessa organisationer har i sin tur initierat åtgärder på skilda nivåer för att långsiktigt reducera brottsnivån. Särskild vikt har lagts vid att kontinuerligt följa brottsstatistiken och utvärdera såväl enskilda åtgärder som satsningen i stort.

Motsvarande initiativ har tagits i en del andra länder, bland annat i i Belgien. När bilbrottsligheten ökade i mitten av 1990-talet reagerade regeringen där genom att ge bilbrottsproblematiken ett ökat utrymme i sin nationella säkerhetsplan. Regeringen skapade också en nationell konsultativ plattform med syfte att reducera bilbrotten. Plattformen består av en styrgrupp med en sammansättning liknande den i Nederländerna och Storbritannien.

## Dra lärdom av andra länder

Problembilden och förutsättningarna skiljer sig åt mellan olika länder, men grundproblematiken är densamma; bilbrottsligheten ligger på en hög nivå och engagemang och kraftfulla åtgärder på alla nivåer krävs för att reducera brotten och dess följdverkningar. De åtgärdsprogram som utvecklats i Nederländerna och Storbritannien samt den uppföljning och utvärdering som görs där, kan ses som exempel på vad som kan göras även i Sverige. De organisationer som byggts upp, med representanter från berörda verksamheter, med ett verkställande programsekretariat innehållande expertkunskap på området, skulle kunna vara förebilder för en svensk nationell satsning för att reducera bilbrottsligheten. En svensk satsning i stil med Storbritanniens och Nederländernas har också den fördelen att Sverige kan dra lärdom av de erfarenheter som dessa länder förvärvat i sitt brottsreducerande arbete.

## Anpassa till svenska förhållanden

En sådan satsning måste dock anpassas till svenska förhållanden. I Sverige finns en i jämförelse med många andra länder väl fungerande registerföring vilket underlättar brottsförebyggande arbete på området. Genom Rikspolisstyrelsens Fordonsgrupp finns också redan ett samarbete mellan berörda myndigheter, branschorganisationer och intresseföreningar. Utgångsläget för nationellt samordnade åtgärder i Sverige är därför gott.

Via de lokala brottsförebyggande råden har Sverige också det väl förspänt. Företrädare från VCRAT menar att en tydlig återkoppling till det lokala brottsförebyggande arbetet runt om i Storbritannien tidigt i projektet hade gjort det lättare för dem att genomföra de föreslagna åtgärderna. Även det Nederländska AVc anser att det är av största vikt att lokalt etablerade aktörer deltar aktivt i en nationell satsning. Att använda de lokala brottsförebyggande rådens kunskap och engagemang och redan från start införliva dem i projektet är således en lärdom som Sverige bör dra från andra länders arbete.

Sverige har sammanfattningsvis alla förutsättningar att skapa ett organ, liknande de i Nederländerna och Storbritannien, som genom samverkan kan utforma och genomföra ett nationellt handlingsprogram för att reducera bilbrottsligheten och begränsa dess följdverkningar.

# En svensk nationell strategi för att reducera bilbrottslighet

Med inspiration från i första hand Nederländerna och Storbritannien föreslår BRÅ i detta avsnitt en form för ökad interaktion mellan lokala, regionala och centrala aktörer, samt mellan myndigheter, näringsliv, organisationer och föreningar. En uppgift för dessa aktörer skulle vara att i samverkan utveckla och genomföra en nationell strategi för att reducera bilbrottsligheten. Förhoppningen är att de samarbeten som redan i dag bedrivs på lokal såväl som på central nivå kan tas tillvara och vidareutvecklas genom detta förslag.

## AVc och VCRAT – två förebilder

I Nederländerna och Storbritannien har, som tidigare nämnts, samverkansorgan (AVc respektive VCRAT) bildats för att genom en nationell strategi reducera bilbrottsligheten. Centralt för såväl AVc som VCRAT är det programsekretariat som leder och följer upp arbetet. Sekretariatet driver fram förslag till åtgärder, initierar arbetsgrupper för specifika uppdrag samt sköter det löpande och administrativa arbetet. Beslutande organ är en styrgrupp med representanter från berörda aktörer inom såväl departement, myndigheter, branschorganisationer och intresseföreningar. Styrgruppen drar upp riktlinjer för arbetet och beslutar om handlingsdokument och vilka åtgärder som ska vidtas i det brottsförebyggande arbetet.

VCRAT:s mål är att sänka bilbrottsligheten med 30 procent under en fyraårsperiod. För varje åtgärd som föreslås sätts också ett mål för hur mycket just den åtgärden ska sänka brottsligheten. AVc har också sådana mål och planerar sitt arbete för tre år i taget. Såväl VCRAT som AVc har en långtgående satsning på uppföljning och utvärdering av sina mål. Nationell såväl som lokal statistik granskas regelbundet för att följa utvecklingen och för planering av det fortsatta arbetet.

## En svensk modell

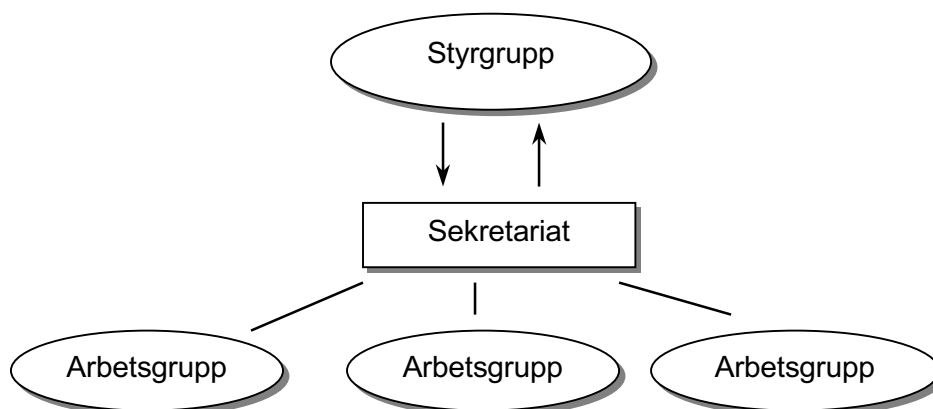
Förutsättningarna för en samverkansform liknande dem i Nederländerna och Storbritannien finns även i Sverige. Medvetenheten om effektiviteten av åtgärder för att förebygga brott har ökat på senare år. Det finns ett stort intresse och en vilja hos näringslivet att arbeta brottsförebyggande. Det finns också en potential i de samarbeten som redan i dag finns på såväl lokal som nationell nivå. En satsning som dem i Nederländerna och Storbritannien kan vara ett sätt att dra nytta av och vidareutveckla dessa samarbeten. Lyckade lokala projekt kan spridas och insatser kan samordnas. Genom den samverkansform som föreslås kan också den erfarenhet som finns i lokala projekt generera kunskap på nationell nivå.

Syftet med samverkan är ofta att lyfta fram något nytt som inte är genomförbart inom de redan befintliga organisationer var för sig. För att ett samverkansprojekt ska bli lyckat är det därför viktigt att fokus läggs på ett gemensamt mål och att den egna organisationens särintresse sätts åt sidan. Allmänna förutsättningar som i skilda sammanhang ofta beskrivs som framgångsfaktorer kan sammanfattas i följande fem principer:

- Tydlig beskrivning av arbetsuppgift och mål – som är gemensam för de inblandade parterna. Målsättningen bör också gå att bryta ner till sådana delmål som är nödvändiga i det praktiska arbetet.
- Tydlig beskrivning av ansvar – som möjliggör korta beslutsvägar.
- Begränsning och renodling av administrativt arbete – genom att sådant arbete koncentreras till en stab som har detta som sin huvudsakliga uppgift.
- Etablerade och fastlagda rutiner – som möjliggör effektivt samarbete mellan inblandade parter.
- Fastlagda metoder för utvärdering – som möjliggör planering och uppföljning av arbetet.

Genom satsningen kan en tvärvetenskaplig expertkunskap på alla nivåer samlas, vilket möjliggör åtgärder riktade mot hela bilbrottsligheten i stället för att kraft läggs på att endast lösa aktörsspecifika delproblem.

En organisation för ett nationellt projekt föreslås bestå av en *styrgrupp* som prioriterar och initierar åtgärder, ett *sekretariat* vars uppgift är att leda arbetet och ett antal *arbetsgrupper* som på förekommen anledning sammankallas för att utreda eller genomföra specifika uppdrag som styrgruppen tagit beslut om.



Figur 1. Förslag på samverkansorgan.

## Stygrupp

För att uppnå målsättningen att kraftigt reducera bilbrotten i landet krävs att aktörer från alla nivåer deltar aktivt i arbetet. Således bör berörda departement, myndigheter och verk, branschorganisationer, intresseföreningar samt lokalt etablerade aktörer vara representerade i stygruppen. På så sätt garanteras en multidimensionell kompetens av betydelse för att reducera bilbrottsligheten. Stygruppen är det beslutande organet och ledamöterna måste därför ha mandat att "vid sittande bord" fatta de beslut som krävs för genomslag inom det verksamhetsområde eller den organisation man representerar. Stygruppen blir på många sätt också ansiktet utåt för samverkansorganet.

Stygruppens funktion skulle således bestå i att

- vara beslutsfattande,
- fastställa handlingsplan och riktlinjer,
- föranstalta relevant kompetens i det brottsförebyggande arbetet, samt att
- representera samverkansorganet.

## Programsekretariat

Även om stygruppen består av huvudaktörerna i det föreslagna samverkansorganet är programsekretariatet den mest centrala. Sekretariatet bör ha en projektledande funktion och säkerställa en tydlig arbets- och ansvarsfördelning. Genom ett sekretariat kan balans säkerställas mellan

- policyarbete och genomförande,
- den offentliga sektorn och den privata,
- prevention och repression, samt mellan
- aktörsspecifika och gemensamma frågor.

Sekretariatets uppgift är i första hand att realisera de beslut som fattas i styrgruppen och avrapportera arbetsgruppernas arbete. All administration och dokumentation rörande den löpande verksamheten bör också ligga inom sekretariatets ansvarsområde. Arbetet i sekretariatet bör bedrivas på heltid under hela projekttiden och det bör innehålla kompetens inom administration, juridik och utvärderingsmetoder. Genom sekretariatet kan också den tvärvetenskapliga expertis som finns inom organisationen tas tillvara på ett ändamålsenligt sätt.

## Arbetsgrupper

Många av de åtgärder en styrgrupp kan föreslå kräver ytterligare behandling innan ett färdigt förslag på genomförande kan läggas fram. Detta arbete sker i särskilt tillsatta arbetsgrupper. Deras sammansättning, tidsåtgång och arbetsplan kan naturligtvis se olika ut från arbetsgrupp till arbetsgrupp eftersom de bör anpassas efter uppgiftens natur. Gruppen kan vara skild från styrgruppen och sekretariatet eller bestå av ledamöter från styrgruppen och ledas av sekretariatet. Exempel på uppgifter som kan läggas ut på arbetsgrupper är att

- vidareutveckla förslag på åtgärder,
- undersöka förutsättningarna för att vidta en specifik åtgärd,
- se över lagstiftningen inom ett specificerat område,
- formulera konkreta förslag att lägga fram för regering och riksdag eller berörd myndighet/organisation,
- utföra enkätundersökningar bland bilister eller berörda aktörer, eller
- följa upp och utvärdera en vidtagen åtgärd.

## Tidsplan och kostnad

Det brottsförebyggande arbetet bör genomföras utifrån en ändamålsenlig och realistisk tidsplanering, där tid avsätts för uppföljning och utvärdering av såväl genomförandeorganisationens arbete som den nationella strategins påverkan på bilbrottsligheten. Om exempelvis en treårsplan väljs skulle arbetet, genom det förberedande arbete som detta idédokument utgör, kunna starta redan år 2003 och utvärderas under år 2005. Hänsyn måste dock tas till att flera åtgärder kan behöva utredas vidare och att det kan ta tid innan de kan uppvisa effekt. Vidare bör handlingsplanen och dess målsättningar kontinuerligt utvärderas.

Kostnaderna för ett genomförande av den föreslagna samverkansformen kan delas in i fyra grupper:

- Arvode för ledarmötena i styrgruppen.
- Lön till sekretariatet.
- Arbetsgruppernas kostnader för resor, studiebesök och för eventuell expertkompetens utifrån.
- Övriga omkostnader för exempelvis konferenser, seminarier och trycksaker.



Kostnader för det administrativa arbetet bör kunna hållas nere genom att sekretariatet förläggs till en deltagande myndighets eller organisations lokaler och inkorporeras i det administrativa systemet där. Beräknat på en treårsplan uppskattas kostnaderna uppgå till 12-15 miljoner kronor sammantaget för hela perioden.

I nästföljande kapitel presenteras ett antal konkreta åtgärder, inspirerade av initiativ tagna i Sverige och av satsningar i andra länder, som skulle kunna vidareutvecklas av samverkansorganet och ingå i en nationell strategi för att reducera bilbrottsligheten.

# Utvecklingsområden

När åtgärder mot bilbrottslighet diskuteras bör man vara medveten om att bilbrottslighet är ett samlingsbegrepp för ett flertal brottstyper. Dessa brottstyper skiljer sig åt vad gäller angreppsobjekt, gärningsmän, tillvägagångssätt och följdverkningar. Olika åtgärder krävs således för olika typer av brott. Det finns därför ingen enskild åtgärd som ensam kan reducera bilbrottsligheten nationellt. Däremot kan ett samlat grepp, med åtgärder på flera nivåer och inom olika områden, ha goda möjligheter att kraftigt reducera antalet brott.

I följande kapitel redovisas ett antal åtgärder lämpade för brottsförebyggande arbete i samverkan mellan myndigheter, näringsliv och intresseorganisationer. Särskild vikt har lagts vid att redovisa de förutsättningar som finns i Sverige att införa eller vidareutveckla åtgärderna. Åtgärderna ska dock ses som *exempel* som kan vidareutvecklas i den föreslagna formen för samverkan.

Redovisningen är uppdelad i sex avsnitt och återspeglar viktiga komponenter i ett brottsförebyggande arbete. Utveckling av *stöld- och inbrottsskydd* är ett viktigt och prioriterat område, liksom att *öka användningen av skydden*. En åtgärd som i Storbritannien lett till en kraftigt reducerad brottsnivå är satsningen på *säkrare parkeringsplatser*. De flesta bilbrott sker på oövakade parkeringsplatser och kan man öka skyddet på dessa minskar också brottstillfällena. Det fjärde avsnittet tar upp följderna av bilbrotten. Genom *begränsade avyttringsmöjligheter* kan förtjänster av bilstölder och inbrott minska. Att *öka berörda myndigheters möjligheter att klara upp bilbrott* kan också vara ett sätt att reducera brottsligheten. Detta kan ske genom exempelvis förändrade rutiner, samordnade insatser och tekniska hjälpmedel. Slutligen krävs en väl fungerande *uppföljning och utvärdering*, dels för att kunna dra lärdom av de åtgärder och insatser som görs, dels för att kunna utveckla nya och effektiva sätt att reducera bilbrottsligheten.

## Stöld- och inbrottsskydd

Stöld- och inbrottsskydd har länge varit ett prioriterat utvecklingsområde för bilindustrin. Stora satsningar har gjorts och görs på att förbättra redan befintliga lösningar och utveckla nya. Några av de mest centrala är:

- Lås – som förhindrar att någon olovligen bereder sig tillträde till bilen.
- Larm – som avskräcker och ökar upptäcktsrisken.
- Laminerat glas – som gör det svårare att krossa rutor.
- Elektroniska koder – som förhindrar att bilen kan startas utan kodnyckel (immobiliser).
- Elektromekanisk låsspärr (deadlock) – som blockerar dörrlåset i samband med att det låses och gör att dörren inte går att öppna inifrån genom en krossad sidoruta
- Rattlås – exempelvis så kallade rattkryckor som förhindrar att bilen framförs med normal manöverduglighet.

- Individuell audiovisuell utrustning – som försvårar att exempelvis en bilradio går att använda i en annan bil.
- Hjulås – som försvårar stöld av däck och fälgar.
- Sändare – som möjliggör att bestämma en stulens bils position.

Att följa utvecklingen av dessa skydd är en viktig uppgift i arbetet att reducera bilbrottsligheten.

## Ökad användning av stöld- och inbrottsskydd

Att utveckla effektiva stöld- och inbrottsskydd räcker dock inte för att få ned bilbrottsligheten. Det krävs naturligtvis också att skydden används. Det största enskilda ansvaret för detta bär bilisterna själva. Informationskampanjer krävs för att göra bilanvändarna medvetna om riskerna att utsättas för bilbrott och möjligheterna att skydda sig. Sådana kampanjer brukar dock lätt falla i glömska efter en tid. Av största vikt är därför att även hitta andra vägar att ge bilisterna kunskap och möjligheter att inse riskerna och incitament att nyttja stöld- och inbrottsskydd. Bilindustrin, bilhandlarna samt branscher och organisationer som har direktkontakt med bilisterna har störst möjlighet att påverka användningen av stöld- och inbrottsskydd.

### Installation på nytillverkade och begagnade bilar

Som tidigare nämnts är stöld- och inbrottsskydd ett prioriterat område för bilindustrin. Från och med år 1998 ska enligt ett EU-direktiv ett elektroniskt stöldskydd (så kallad immobiliser) som ska omöjliggöra att bilen kan användas utan nyckel ingå i standardutrustningen på nytillverkade bilar. Möjligheter finns att installera liknande skydd även på begagnade bilar. Biltillverkare, liksom bilhandlare, kan således påverka användningen av stöld- och inbrottsskydd.

I och med de elektroniska stöldskydden är nyare bilar omöjliga att tjuvkoppla på traditionellt vis. För att tillgripa dessa bilar krävs således mer raffinerade metoder. I princip krävs att tjuven har tillgång till nyckeln. Värdet av bilnycklar har därför ökat i kriminella kretsar. Detta ställer höga krav på hanteringen av nycklar, inte minst hos bilhandlare och transportbolag. Många handlare är väl medvetna om detta, men det finns i dag inga nationella eller internationella regler för hur hanteringen av nycklar bör gå till. Nyckelhanteringen är ett område som bör uppmärksammas i både tillverkar-, transport- och försäljningsleden. Goda möjligheter finns att med enkla medel utveckla metoder för en säker hantering av bilnycklar.

Bilindustrin är en verksamhet med internationell förgrening, vilket ställer stora krav på samarbete med samverkansorgan från andra länder. Att ett enskilt land ska kunna påverka bilindustrin till några betydande förändringar i produktionen är sannolikt inte särskilt stora. Goda förutsättningar torde i stället finnas genom de nätverk som byggts upp kring det brottsförebyggande arbetet inom EU, till exempel The European Crime Prevention Network (EUCPN).

## Försäkringsvillkor incitament att använda skydd

Ett särskilt stort problem som belastar bilägarna är de kostnader som bilbrotten för med sig. Stöld- och inbrottskydd kan vara dyra, försäkringar likaså. Sakförluster och reparationer kostar mycket pengar. Ett incitament för bilister att använda skydd är därför, förutom att de minskar risken att utsättas för brott, att kostnaderna hålls nere. Flera försäkringsbolag tillämpar en sänkt självrisk för försäkringstagare som använder stöld- och inbrottskydd. Sänkta premier för stöldskyddsutrustade bilar skulle kunna vara ett annat sätt att öka användningen.

Såväl svenska som brittiska studier visar att vid stöld ur bil ligger det gods som stjäls synligt i kupén i mer än hälften av fallen. Ett sätt för försäkringsbolagen att påverka bilägarna att tömma bilden själv och få dem att ta eget ansvar kan därför vara att inte betala ut ersättning för stulet gods som legat synligt och som inte är tillbehör till bilen.

Försäkringsbranschen är således en aktör med stora möjligheter att direkt påverka användningen av stöld- och inbrottskydd. Flera bolag har redan i dag anpassat sina försäkringssystem för att premiera bilägare som stöld- och inbrottskyddar sina bilar. Det finns därför förutsättningar att föra en vidare dialog med försäkringsbolagen om ytterligare anpassning av premier, självrisker och villkor för att öka användningen av stöld- och inbrottskydd.

## Modell för samverkan mellan lokala aktörer

Försäkringsbolagen är på många sätt också aktiva när det gäller lokalt brottsförebyggande arbete. På senare år har en rad olika projekt bedrivits där bostadsbolag i samarbete med försäkringsbolag, parkeringsbolag och andra näringsidkare vidtagit åtgärder för att minska brottsligheten och öka tryggheten i sina bostadsområden. Åtgärderna spänner över ett brett register och tenderar ofta att bli en form av totalgrepp på de otrygghetsskapande faktorerna. Bilbrottsproblematiken ingår nästan undantagslöst som ett prioriterat område. Åtgärderna består i allt från informationskampanjer, ökad bevakning och polissamarbete till mer handfasta åtgärder. Dessa kan bestå i rivning av skymmande och svårbevakade parkeringsdäck, installering av burar för bilar, förbättrad belysning och insyn samt av städning och underhåll.

Ett nytt och annorlunda initiativ har ett antal bostadsföretag i Göteborg tagit. De har som ambition att, i en del av sina lägenhetsbestånd i Angered, förse alla hyresgäster som också hyr en parkeringsplats med var sin rattkrycka. Arbetet påbörjades under våren år 2002 och kommer att beröra drygt 3 000 parkeringsplatser. Bostadsföretagen tillhandahåller rattkryckor som hyrestagarna genom ett tillägg i hyreskontraktet förbinder sig att använda när de nyttjar parkeringsplatsen. Om detta inte efterlevs kan rätten att nyttja parkeringsplatsen sägas upp.

Ovanstående åtgärder och initiativ är exempel på vad som kan göras och görs genom samarbete mellan olika aktörer på lokal nivå. Genom deras närhet till bilisterna kan även små åtgärder få direkt effekt på bilisternas möjligheter och motivation att använda stöld- och inbrottskydd. Det finns dock problem med denna typ av samverkan. Insatserna är lokala och kanske inte alltid

vidtagna i de områden där de behövs bäst. Det kan också vara svårt att följa upp åtgärderna och att bibehålla effekterna över tid. Även konkurrensproblem mellan de näringsidkare som ställer särskilda krav på sina kunder och de som inte gör det, liksom svårigheter för försäkringsbolag att införa särskilda villkor eller lättnader inom ett geografiskt begränsat område, försvårar samverkan.

Att utforma en modell som underlättar samverkan mellan aktörer och som kan inspirera och möjliggöra fler lokala och långsiktiga satsningar kan vara en lösning. Här kan de redan etablerade och lyckade projekten runt om i landet vara förebilder. Genom de lokala brottsförebyggande rådens kompetens och lokalkännedom, samt deras självklara roll som samordnare av brottsförebyggande projekt, torde förutsättningarna vara goda för fler lyckade lokala satsningar.

## Riktade kampanjer

Lokala brottsförebyggande råd och lokala näringsidkare i samverkan är självklara aktörer också när det gäller att initiera riktade kampanjer som medvetandegör bilanvändare på riskerna att utsättas för bilbrott och möjligheterna att skydda sig. Erfarenheter från Storbritannien visar att generella informationskampanjer kan ha effekt för stunden men efter en tid faller budskapet lätt i glömska. Kampanjer begränsade i tid och rum och riktade till en klart definierad målgrupp torde vara mer framgångsrika. I Storbritannien har VCRAT tagit initiativet till en kampanj som ska förmå redan brottsutsatta bilister att installera elektroniska stöldskydd som förhindrar att bilen kan startas utan en särskild kodnyckel. Utsatta personer torde vara särskilt mottagliga för information om hur man bäst skyddar sig. Studier visar också att risken är stor att redan drabbade personer ånyo utsätts för brott. Informationen ges såväl muntligen som skriftligen vid polisanmälan.

Vidare bedrivs kampanjer begränsade till så kallade "hotspots". En hotspot kan vara en parkeringsplats där många och upprepade bilbrott skett den senaste tiden, eller som erfarenhetsmässigt riskerar bli särskilt utsatt vid exempelvis ett stort evenemang. Klar och tydlig skriftlig information går då ut till dem som nyttjar platsen att vara extra försiktiga under den aktuella perioden.

Förutsättningarna att använda riktade kampanjer i större utsträckning än vad som görs i dag är goda även i Sverige. Här finns ett väl fungerande system där majoriteten av alla bilbrott anmäls. En riktad kampanj som uppmärksammar risken för upprepade utsatthet och som informerar om möjligheterna att förebygga bilbrott är därför genomförbar. De lokala brottsförebyggande råden är också en resurs när det gäller att identifiera hotspots och uppmärksamma bilisterna på riskerna där. En uppgift för ett samverkansorgan kan vara att dra upp riktlinjer för arbetet och utforma kampanjer som sedan kan användas av lokala aktörer.

## Säkra parkeringsplatser

Centralt för det brottsförebyggande arbetet är de skydd som installeras direkt i bilarna. Förebyggande skydd kan också syfta till att minska tillfällena till brott mer generellt. Åtgärder som försvårar brott på parkeringsplatser och höjer bevakningen där är exempel på sådana skydd.

## Certifiering av parkeringsplatser

En stor del av bilbrotten begås på stora obebakade parkeringsplatser i allmännyttans bostadsområden i storstäderna. Även andra stora parkeringsplatser och parkeringshus är särskilt utsatta. I Storbritannien har brottsförebyggande åtgärder vidtagits på ett flertal parkeringsplatser och upp emot en halvering av brottsnivån har kunnat uppmätas på utsatta platser. Ett framgångsrikt initiativ som också har tagits är att certifiera de parkeringsplatser där brottsförebyggande åtgärder vidtagits. Åtgärder som premieras är bland annat:

- Övervakning – såväl personell som teknisk.
- Tydliga strukturer och gränsmarkeringar på parkeringen.
- Begränsat antal in- och utgångar.
- Bra ljussättning.
- Information.
- Ledning och dokumentation.

En bedömning görs utifrån den brottslighet som finns på parkeringsplatsen eller i parkeringshuset och de åtgärder som vidtas värderas därefter. Anses åtgärderna vara ändamålsenliga kan parkeringen certifieras. Godkända parkeringar markeras på ett synligt och enhetligt sätt och information sätts upp om vad certifieringen innebär. Åtgärderna följs upp årligen. Med detta system kan parkeringsbolag få ytterligare incitament att vidta brottsreducerande åtgärder och bilisterna får en möjlighet att välja en parkeringsplats som blivit föremål för sådana åtgärder. Certifieringssystemet är också ett sätt att göra bilanvändare 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 en kunskap och lokalkännedom som är viktig och de är också väl lämpade att samordna och hitta möjliga vägar för ett genomförande på lokal nivå. Det föreslagna samverkansorganet kan i sin tur värna om att tillämpningen blir enhetlig.

## Kameraövervakning för ökad upptäcktsrisk

Upptäcktsrisken avhåller ofta presumtiva gärningsmän från att begå brott. En åtgärd som i Storbritannien har visat goda resultat är därför övervakningskameror. Kamerorna fungerar förebyggande genom att upptäcktsrisken ökar. Om ett brott ändå begås bidrar de inspelade bilderna också till större möjligheter att säkra bevisning och att klara upp brottet.

Den svenska lagstiftningen tillåter i dag kameraövervakning på parkeringsplatser och parkeringshus efter prövning av länsstyrelsen. En ingående avvägning görs av å ena sidan behovet av en övervakning och å andra sidan integritetsintresset för den enskilde. Flera parkeringsplatser och parkeringshus är i dag utrustade med övervakningskameror. Möjligheterna att spela in och bevara bilderna är dock begränsade, även om senare tids praxis har visat en tendens till att vara mindre restriktiv.

För närvarande granskas lagstiftningen i en utredning som beräknas vara klar i slutet av år 2002. Parallellt med denna gör BRÅ en utvärdering rörande effekterna av kameraövervakning. Flera branscher har visat intresse för en utvidgning av möjligheterna att använda kameraövervakning. Förutsättningarna för att använda kameraövervakning för att förebygga bilbrottslighet, till exempel som en åtgärd i ett certifieringssystem för parkeringsplatser, är således goda.

## Begränsade avyttringsmöjligheter

Bilstölder, särskilt av nya bilar, omsätter stora värden och stölderna sker nästan uteslutande med direkt vinstintresse. För att avyttra bilarna krävs dock att de oidentifieras och omregistreras. Till detta krävs resurser och kunskap om hur bilarna är identifierade vilket medför att nybilstölder ofta sker i organiserade former. Genom att försvåra oidentifiering kan möjligheterna att avyttra och få förtjänster från bilbrottslighet minska. Detta kan på sikt även minska nybilstölderna.

Det finns dock ingen utförlig lagstiftning vars syfte är att förhindra handel med stulna bilar och bildelar. Även om befattning med stulna bilar och bildelar är ett häleribrott är denna lagstiftning på många sätt verkningslös, eftersom upptäcktsrisken är låg. Annan lagstiftning som reglerar handeln med begagnade bilar och bildelar och som minskar utrymmet för befattning med stulet gods skulle kunna komplettera de nuvarande reglerna.

Bilstölder är en internationell företeelse. Stulna bilar exporteras och importerar. Bildelar kan säljas över gränserna. I många fall krävs också kontakter i andra länder för att få tillgång till falska handlingar som möjliggör att en stulen bil kan registreras. Omfattande internationellt samarbete krävs för att få kontroll över denna handel.

## Reglerad handel med begagnade bilar och bildelar

Handeln med begagnade varor är reglerad i lagen (1999:271) om handel med begagnade varor. Syftet är att försvåra yrkesmässig handel av stulna eller annars olovligt åtkomna varor och att underlätta polisens efterspaning av sådana varor. Den som yrkesmässigt bedriver handel med begagnade varor ska registrera sig hos den lokala polismyndigheten. Handlaren ska föra anteckningar om mottagna varor samt hålla varorna i lager minst en månad före försäljning. Lagen förbjuder handlare att ta emot begagnade varor från berusade personer samt minderåriga. Överträdelse av dessa bestämmelser är straffbelagda. Tillsyn av efterlevnaden utövas av den lokala polismyndigheten

som har befogenhet att tillträda lokaler, granska bokföring, samt meddela förelägganden och vite.

Regleringen tillämpas dock på ett begränsat urval varor som anses vara särskilt intressanta för 'den svarta marknaden'. Hit hör exempelvis ädelsten, konst, elektronik, mopeder, cyklar, fritidsbåtar och skidutrustning. Bilar berörs dock inte. En möjlig väg att reglera handeln med begagnade bilar och bildelar är således att utöka lagen.

Även godtrosvärvslagen (1986:796) påverkar handeln med begagnade varor. Godtrosvärvslagen innebär att en köpare som är i god tro får äganderätt vid köpet och den ursprunglige ägaren endast kan få tillbaka varan genom lösen. Med god tro menas att köparen, efter de kontroller som krävs, inte haft anledning att misstänka att säljaren var obehörig att sälja varan. När det gäller motorfordon har köparen enligt praxis en långtgående plikt att kontrollera bilregistret och säljarens förvärvshandlingar.

Regeringen beräknar att lägga fram ett nytt förslag under senare delen av år 2002. Förslaget innebär att äganderätten inte går över till köparen om det är fråga om stöldgods som frånhänts ägaren genom tillgreppsbrott. Den ursprunglige ägarens rätt att kräva tillbaka varan kvarstår sex månader efter det att han fick eller måste antas ha fått kännedom om att någon annan förvärvat egendomen. Rätten förfaller också av hävd tio år efter förvärvet om köparen då fortfarande är i god tro. Flera länder tillämpar redan en sådan ordning.

Stulet och godtrosvärvat gods påträffas dock sällan och det är ofta svårt att härleda det till den ursprungliga ägaren. Risker är därför att en förändring i godtrosvärvslagen inte påverkar handeln av stöldgods mer än marginellt. Om allmänheten får god kännedom om de strängare reglerna och om den ursprunglige ägarens ökade rättigheter kan dock en förändrad lagstiftning innebära en förändring av gemene mans beteende och att försiktighetsåtgärder vidtas. Om förslaget antas bör därför behovet av att informera allmänheten uppmärksammas särskilt.

## Översyn av bilskrotningsbranschen

Ett område där omfattande åtgärder vidtagits inom ramen för det brottsreducerande arbetet i Storbritannien är bilskrotningsbranschen. Handeln med begagnade bildelar och skrotbilar i Storbritannien är oreglerad. VCRAT har utarbetat ett lagförslag som i stora drag går ut på att bilskrotningsfirmor måste registreras, redovisa lagerhållning, inköp och försäljning av gods samt underkasta sig kontroll från polis och andra myndigheter. Till registreringen knyts också en straffbestämmelse där böter upp till 5000 pund föreskrivs för den som driver en oregistrerad verksamhet. Lagregleringen beräknas träda i kraft under år 2002. Förhoppningen är att denna reglering ska försvåra oidentifiering av bilar samt minska handeln med stulna bilar och bildelar.

I Sverige är bilskrotningsbranschen inte reglerad annat än ur miljöhänsyn. Vid auktorisation av bilskrotare gjordes tidigare en prövning av den sökandes lämplighet och redbarhet. När skrothandeln avreglerades år 1997 togs dock denna bort. Röster har höjts, bland annat från bilskrotningsbranschen själv, för en översyn av auktorisationsreglerna och att vandelsprövningen införs på nytt. En sådan öppning gavs också vid avregleringen men än har ingen



utredning kring detta gjorts. Det finns därför ett behov av att kartlägga om oegentligheter inom bilskrotningsbranschen är ett lika stort problem i Sverige som i Storbritannien och om dessa kan lösas genom en uppstramning av auktorisationsreglerna.

## Identitetsbesiktning och registrering av stulna och privatimporterade bilar

En reglering av bilskrotningsverksamheten i Storbritannien förväntas också försvåra att ett skrotat fordonns identitet förs över till ett stulet, eller att en stulen bil ges samma identitet som en annan bil. Detta brukar kallas för 'ringing' respektive 'cloning'. Stulna bilar registreras också ibland som privatimporterade genom att falska registreringsbevis används. Omidentifiering av stulna bilar ses som ett växande problem i Storbritannien och att endast reglera bilskrotningsverksamheten är inte en tillräcklig åtgärd för att komma åt problemen. Förbättrade rutiner vid registrering såväl som vid identitetsbesiktning krävs.

Handeln med stulna fordon är en internationell företeelse och omidentifieringen av bilar är ett växande problem även i andra länder. Arbete pågår inom EU att underlätta identitetsbesiktningar samt att bredda det internationella samarbetet när det gäller att klara upp bilbrottsligheten och dess följder. Arbetsgruppen för polissamarbete inom EU har under en längre tid diskuterat problemet. Gruppen har definierat strategier som gör det möjligt att påverka brottsligheten med exempelvis tekniska lösningar, förebyggande åtgärder och utbyte av information. Särskilt betonas vikten av samordning av och diskussion mellan berörda aktörer på offentlig nivå såväl som inom näringslivet, samt återkoppling till politisk nivå när kompletterande instrument, logistiska och rättsliga, är nödvändiga.

Den europeiska arbetsgruppen undersöker även möjligheterna att vidareutveckla och samköra internationella informationssystem som Schengen Information System (SIS), Automated Search Facility (ASF) och European Car and Driving License Information System (EUCARIS).

Inhemska lagstiftningar måste därför anpassas och harmoniseras så långt det är möjligt för att möjliggöra ett sådant samarbete. Berörda myndigheter i Sverige liksom i övriga medlemsländer arbetar aktivt med dessa frågor. Goda förutsättningar att möta de förslag och hjälpmedel som utvecklas finns således.

## Ökad uppkläring

För att identifiera och lagföra en bil- eller inbrottstjuv krävs i princip att denna grips på bar gärning. Detta sker relativt sällan. Även om stora resurser läggs ned på vardagsbrottsligheten försvårar dess natur utredningen. Mellan åren 1975 och 2001 mer än halverades uppkläringensprocenten för bilbrottslighet. Den information som krävs för att klara upp brottet är svår att samla in och att spana efter tillgripna och övergivna bilar är inte något som enskilda polismyndigheter kan prioritera.

I Storbritannien använder polisen tekniska hjälpmedel för att effektivisera efterspaningen av stulna bilar. Detta, tillsammans med anpassade rutiner vid anmälan och utredning, skulle kunna vara ett sätt att få fler bilbrott uppklarade. Ett ökat samarbete med såväl myndigheter som aktörer inom näringslivet och lokala brottsförebyggande råd kan också vara en väg till en effektivare efterspaning av stulna bilar och uppföljning av vidtagna åtgärder.

## Anmälningrutiner hos Polisen

Polismyndigheterna lägger ned stora resurser på att bekämpa vardagsbrottslighet, däribland bilbrott. Ett viktigt första steg i utredningen av redan begångna brott och ett underlag för analys om till exempel hur brottsligheten fördelar sig i tiden och geografiskt, är anmälningsupptagningen. Formerna för anmälningsupptagning av brott och för brottsplatsundersökning är dock ofta oreglerad. Uppgifterna som registreras om enskilda brott är därför inte alltid enhetligt formulerade, vilket innebär att analyser med dessa uppgifter som grund försvåras.

Den information som finns i polisens register kan utgöra underlag för ett underrättelselett polisarbete, vilket innebär att information rörande när, var och kanske också varför och av vem brottet begicks, kan analyseras för att omsättas i praktiskt polisarbete. Både i samband med anmälningsupptagning rörande bilbrott och vid anträffandet av en tillgripna bil, skulle en mer enhetlig insamling och registrering av uppgifter vara av godo. Det skulle underlätta möjligheten att hitta mönster och trender till stöd för ledning och för prioritering av verksamheten. I förlängningen kan det också påverka möjligheten att identifiera och lagföra gärningsmän.

## Automatiska registreringsskyltsavläsare som identifierar efterlysta bilar

Effektiva hjälpmedel som polisen i Storbritannien använder sig av är kameror som automatiskt läser av registreringsskyltar och identifierar tillgripna och stulna fordon. Kameran är särskilt framtagen för ändamålet och registrerar den rektangulära registreringsskylten och dess bokstavs- och sifferkombination. Kombinationen jämförs sedan automatiskt med nummer i en databas. I databasen lagras registreringsnummer som tillhör tillgripna och efterlysta bilar. Stationära kameror är uppsatta på strategiskt utvalda vägar och mobila används vid särskilda insatser för eftersökning av tillgripna eller stulna bilar. Metoden anses i Storbritannien vara en stor tillgång i polisens arbete och en utökad användning är att vänta. Ett användningsområde som särskilt diskuteras är efterspaning vid tullens gränsstationer.

Automatiska registreringsskyltsavläsare utsatta på strategiska platser kan vara ett komplement till ordinarie verksamhet även för svensk polis. Att utreda möjligheterna för ett införande i Sverige samt initiera försöksverksamhet på ett antal utvalda platser är en angelägen uppgift.

## Rapporteringskyldighet för parkeringsvakter

En yrkesgrupp som har goda möjligheter att bistå polisen i efterspaning av tillgripna och övergivna bilar är parkeringsvakter. I dagsläget finns dock ingen formell skyldighet för parkeringsvakter att rapportera misstänka bilar till polisen. På vissa håll görs dock detta på frivillig väg. En formalisering skulle kunna värna om att ett fungerande samarbete kommer till stånd på fler platser. Att utöka vakternas skyldigheter är därför en möjlighet att med enkla medel snabbare återfinna bilar som varit utsatta för bilbrott.

I ett flertal statliga utredningar har liknande förslag varit uppe för diskussion. Det har betonats att såväl kommunala som privata bevakningsföretag, däribland parkerings- och ordningsvakter, bör ha utökade befogenheter att samverka med och bistå polisen i det brottsförebyggande arbetet. Förutsättningar finns således att öka samarbetet mellan polis och parkeringsvakter för att effektivisera utredningen av bilbrottsligheten.

## Utökade befogenheter för Tullen

Genom bilbrottslighetens, framförallt nybilstöldernas, internationella natur har Tullverket en självklar roll i efterspaningen av stulna bilar. Tullen har dock inga befogenheter att söka efter stulet gods bland de varor som exporteras eller av annan anledning förs ut ur landet. I och med att det inte finns något förbud mot att föra ut eller in stulna varor i landet faller detta inte under Tullens ansvarsområde. En tulltjänsteman har heller ingen generell skyldighet att anmäla att en misstänkt stulen bil är på väg att föras ut ur landet. Ändå görs detta regelbundet och på många håll har tull och polis ett gott samarbete. Det är i många fall Tullens förtjänst att stulna bilar på väg att lämna landet upptäcks och stoppas.

Det finns således goda möjligheter att hitta lösningar för att på ett mer formellt och enhetligt sätt arrangera efterspaning av stulna bilar som håller på att föras ut ur landet. I ett flertal statliga utredningar har frågan om utökning av tulltjänstemäns befogenheter varit uppe för diskussion men aldrig alstrat några bärande reformförslag. Flera tänkbara åtgärder finns dock:

- Förändring av Tullverkets ansvarsområde – så att förhindrande av utförsel av stulna varor faller därunder.
- Utökning av tulltjänstemäns rapporteringskyldighet – så att denna täcker misstankar om att en stulen bil förs ut ur landet.
- Införande av handräckningsbefogenhet – så att tulltjänstemän får en formell befogenhet att vidta tvångsåtgärder och initiera utredning för att sedan överlämna ärendet till polisen.

Även automatiska registreringskyllsavläsare skulle kunna vara ett hjälpmedel i detta arbete.

## Uppföljning och utvärdering

I skrivelsen *Allas vårt ansvar* från 1996 betonas att brottsförebyggande arbete måste grunda sig på kunskap och realism. Det är viktigt att ta reda på hur verkligheten ser ut och hur olika sätt att förebygga och beivra brott fungerar. Av stor betydelse är att de åtgärder som vidtas, centralt såväl som lokalt, utvärderas. Om någon eller några av de föreslagna åtgärderna i detta dokument vidtas är det därför viktigt att de följs upp. Minskar bilbrottsligheten, lokalt och nationellt, genom åtgärderna? Känner invånarna en ökad trygghet i de områden där åtgärder vidtas?

Det är också angeläget att själva samverkansformen utvärderas kontinuerligt. Ger de samarbeten som genomförs de effekter som förväntas? Kan de aktörer som ingår i samverkan bidra på bästa sätt inom de ramar som ges? Behövs andra former?

För att kunna följa upp och utvärdera krävs förstudier av hur situationen ser ut före vidtagna åtgärder samt studier av hur brottsligheten och tryggheten påverkas, lokalt och nationellt, av åtgärderna. Sådana studier kräver en noggrann redovisning av brottsligheten på de platser som är aktuella för åtgärderna samt verktyg för att följa utvecklingen. Aktuell brottsstatistik på lokal nivå som kan nyttjas av lokala aktörer är också nödvändigt för att skapa en gemensam problembild. I det följande beskrivs en metod som genom en systematisk användning kan underlätta sådan statistikförning, och som är lämplig för uppföljning och utvärdering.

### Lokal brottsstatistik

Det har i flera olika sammanhang pekats på att kartläggningar av brottsligheten på lokal nivå är en nödvändig förutsättning för att olika aktörer inblandade i det lokala brottsförebyggande arbetet ska kunna erhålla en gemensam problembild att arbeta utifrån. En sådan gemensam problembild utgör ett första steg i det som brukar kallas det problemorienterade arbetssättet. Den ger en god grund att analysera vilka omständigheter som bidrar till att brottsligheten ser ut som den gör och därför också att vidta åtgärder utifrån. Med kartläggningen som bas kan sedan åtgärder följas upp och utvärderas.

Polisens uppgifter om anmälda brott ger möjlighet att göra såväl löpande som aktuella kartläggningar och analyser av bilbrottsligheten. Tyvärr finns det idag inte några nationella rutiner för hur dessa uppgifter på ett enkelt och smidigt sätt kan komma de lokala aktörerna till del och stimulera till aktiviteter. I detta avseende har man kommit betydligt längre i många andra länder. Ett exempel är Storbritannien där man inom polisen utvecklat system för att enkelt och snabbt producera kartor som visar var och när brotten begåtts under till exempel den senaste månaden.

En uppgift för ett samverkansorgan skulle därför kunna vara att skapa rutiner för hur polisens statistik över anmälda bilbrott kan redovisas för exempelvis lokala brottsförebyggande råd på en månatlig basis. BRÅ har i en skrift beskrivit olika sätt på vilket man kan producera kartbilder som visar hur brottsligheten fördelar sig mellan olika delar av en kommun. I en andra skrift från BRÅ beskrivs en procedur (LUPP) för hur man på ett enkelt, illustrativt

och löpande sätt kan presentera lokal brottsstatistik. Proceduren LUPP används redan i dag lokalt inom olika polismyndigheter i landet.

## Anpassat brottskodningssystem

Bilbrottsligheten är ett samlingsbegrepp för ett flertal brottstyper. Dessa skiljer sig åt vad gäller angreppsobjekt, gärningsmän, tillvägagångssätt och följdverkningar. Det är därför av stor vikt att förutsättningar finns att följa olika brottstyper i den löpande statistiken för att kunna utvärdera åtgärder och göra prognoser. Det brottskodningssystem som ligger till grund för brottsstatistiken måste kontinuerligt anpassas efter brottslighetens förändrade natur. Nedan följer förslag på förändringar i brottskodningssystemet som möjliggör en mer fullständig bild av bilbrottsligheten än vad som kan göras i dag.

Vid anmälan hos Polisen av ett begånget brott registreras uppgifter om brottstyp och omständigheter kring brottet i polisens dataregister (Rationell anmälsrutin, RAR). Detta register ligger sedan till grund för den statistik om anmälda brott som sammanställs av BRÅ. Uppgifter hämtas också senare i rättskedjan för att möjliggöra statistikföring av uppklarade brott, lagföringar och utdömda påföljder. Vid registrering av dessa uppgifter används ett brottskodningssystem. Systemet är framtaget av Statistiska centralbyrån, BRÅ och rättsväsendet.

En brottstyp som enligt statistiska uppgifter från andra länder ökar i omfattning är stölden av nya bilar. Enligt en rapport som Larmtjänst AB publicerat talar mycket för en kraftig ökning av nybilsstölden även i Sverige. En nybilsstöld är egentligen inte ett tillgrepp, utan en stöld med tillägnelseuppsåt. Mycket tyder på att stölderna sker i organiserad form och är internationellt förankrade. Nybilsstölden är dock ett relativt nytt brottsbegrepp och dess fulla natur är ännu inte känd.

I brottskodningen faller även nybilsstölden in under *tillgrepp av fortskaffningsmedel*. Ett tillgrepp där syftet är att nöjesåka eller transportera sig mellan två platser för att sedan överge bilen kodas således under samma kod som en nybilstöld med ekonomisk vinning som motiv. Det rör sig om två helt skilda brottstyper med olika typer av angreppsobjekt, gärningsmän, tillvägagångssätt och följdverkningar, vilket i sin tur kräver skilda former av åtgärder för att förebygga.

Om brottskodningsrutinerna anpassas så att nybilsstölderna kan särskiljas skulle statistiken återspegla bilbrottsligheten på ett mer ändamålsenligt sätt och möjlighet ges att löpande följa utvecklingen. Åtgärder särskilt inriktade på denna typ av brottslighet skulle också underlättas.

# Sammanfattande slutsats

I föreliggande idédokument presenterar BRÅ ett förslag till en nationell strategi för att reducera bilbrotten i Sverige. Förslaget till organisation och arbetssätt är inspirerat från liknande strategier i framför allt Nederländerna och Storbritannien, där myndigheter, näringsliv, organisationer och branschföreningar samarbetar med ett gemensamt mål, att minska antalet bilbrott.

Bilbrotten tillhör ett av de vanligast förekommande vardagsbrotten i Sverige. Denna brottslighet är också förenad med stora kostnader, för försäkringsbolagen, för rättsväsendet och naturligtvis också för den enskilde som utsätts för till exempel ett inbrott i bilen. Vidare är bilbrott en källa till otrygghet, även för dem som inte själva blivit utsatta.

Den strategi som presenteras i detta idédokument involverar samtliga dem som har möjlighet att påverka bilbrottsligheten, såväl på nationell som på lokal nivå. Således berörs myndigheter och verk, branschorganisationer, intresseföreningar samt lokalt etablerade aktörer. Genomförandeorganisationen föreslås bestå av en styrgrupp som prioriterar och initierar åtgärder, ett sekretariat vars uppgift är att leda arbetet och ett antal arbetsgrupper som på förekommen anledning sammankallas för att utreda eller genomföra specifika uppdrag. Genom satsningen kan expertkunskap på alla nivåer samlas, vilket möjliggör åtgärder riktade mot hela bilbrottsligheten i stället för att kraft läggs på att endast lösa aktörsspecifika delproblem.

I idédokumentet redovisas ett antal konkreta åtgärder lämpade för brottsförebyggande arbete i samverkan mellan myndigheter, näringsliv och intresseorganisationer. Det handlar till exempel om att reducera brottnivån genom satsningar på säkrare parkeringsplatser, genom att begränsa avyttringsmöjligheterna för stulna bilar och bildelar samt genom att med hjälp av nya tekniska hjälpmedel lättare gripa och lagföra gärningsmän. Förslag läggs också om att se över lagstiftningen beträffande handel med begagnade varor och om att se över regleringen av bilskrotningsbranschen. Vidare föreslås att genomförandegruppen initierar en översyn av tullens befogenheter att söka efter stulet gods m.m. Totalt behandlas i dokumentet brottsförebyggande åtgärder inom 15 olika områden.

# Referenser

- Ahlström, P. O.** och **Ahlberg, J.** (1994). *Bilbrottslighet och brottsprevention*. BRÅ-PM 1994:2. Stockholm: Brottsförebyggande rådet. Fritzes.
- Ahlberg, J.** och **Abrahamsson, K.** (1994). *Nya anmälningsrutiner vid bilbrott. En utvärdering*. BRÅ-PM 1994:1. Stockholm: Brottsförebyggande rådet. Fritzes.
- Boverket, Brottsförebyggande rådet** och **Rikspolisstyrelsen.** (2002). *Bebyggelseinriktade åtgärder mot brott och otrygghet*. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- Brottsförebyggande rådet.** (2000). *Brottsförebyggande åtgärder i praktiken. Lokalt brottsförebyggande arbete – Idéskrift # 3*. BRÅ-rapport 2000:1. Stockholm: Brottsförebyggande rådet. Fritzes.
- Brottsförebyggande rådet.** (2000). *Strategiska brott. Vilka brott förutsäger en fortsatt brottskarriär?* BRÅ-rapport 2000:3. Stockholm: Brottsförebyggande rådet. Fritzes.
- Brottsförebyggande rådet.** (2000). *Brott på karta. Lokalt brottsförebyggande arbete – Idéskrift # 5*. BRÅ-rapport 2000:14. Stockholm: Brottsförebyggande rådet. Fritzes.
- Brottsförebyggande rådet** och **Kriminologiska institutionen, Stockholms universitet.** (2000). *Stöld, våld och droger bland pojkar och flickor i årskurs nio. Resultat från tre självdeklarationsundersökningar*. BRÅ-rapport 2000:17. Stockholm: Brottsförebyggande rådet. Fritzes.
- Brottsförebyggande rådet.** (2001). *Upprepad utsatthet för brott. En utgångspunkt för brottsförebyggande verksamhet*. BRÅ-rapport 2001:3. Stockholm: Brottsförebyggande rådet. Fritzes.
- Brottsförebyggande rådet.** (2001). *Brottsutvecklingen i Sverige 1998-2000*. BRÅ-rapport 2001:10. Stockholm: Brottsförebyggande rådet. Fritzes.
- Brottsförebyggande rådet.** (2001). *Lupp – En lokal uppföljnings & prognosprocedur i problemorienterat arbete mot brott. Lokalt brottsförebyggande arbete – Idéskrift # 8*. BRÅ-rapport 2001:13. Stockholm: Brottsförebyggande rådet. Fritzes.
- Brottsförebyggande rådet.** (2001). *Brottsligheten i olika länder*. BRÅ-rapport 2001:18. Stockholm: Brottsförebyggande rådet. Fritzes.
- Danermark, B.** och **Kullberg, C.** (1999). *Samverkan – Välfärdsstatens nya arbetsform*. Lund: Studentlitteratur.
- Finansdepartementet.** (1998). *Ny smugglingslag*. Ds 1998:53. Stockholm: Fritzes.
- Foundation for tackling vehicle crime.** (2001). *From present to future approach – Proposal for structure and procedures from 2003*. Amsterdam.
- Home office.** (1999). *Tackling vehicle crime – A five year strategy*. London: Home Office.
- Justitiedepartementet.** (1996). *Allas vårt ansvar – Ett nationellt brottsförebyggande program*. Ds 1996:59. Stockholm: Fritzes.

- Larmtjänst AB.** (2000). *Rapport angående utökad ursprungskontroll – Privatimporterade fordon.* Stockholm: Larmtjänst AB.
- Larmtjänst AB.** (2002). *Kvartalsrapport 1999, 2000 och 2001.* Stockholm: Larmtjänst AB.
- Olander, S.** (1999). *Fredat fordon och biltillgrepp. En effektutvärdering.* Polishögskolan Rapport 1999:3. Stockholm: Polishögskolan.
- Proposition 1999/2000: 124.** *En ny smugglingslag m.m.*
- Proposition 1999/2000: 126.** *En ny tulllag.*
- Proposition 2000/01: 47.** *Ändringar i bilskrottningslagen.*
- Rikspolisstyrelsen.** (1987). *Åtgärder mot bilbrotten. Delrapport från Rikspolisstyrelsens projektgrupp Samverkan mot brott.* RPS/Rapport 1987:3. Stockholm: Rikspolisstyrelsen.
- Sallybanks, J. och Brown, R.** (1999). *Vehicle crime reduction: turning the corner.* London: Home office.
- SOU 1992:81.** *Trafikpolisen mer än dubbelt bättre.* Betänkande av Trafikpolisutredningen. Stockholm: Allmänna förlaget.
- SOU 1995:146.** *Trygghet mot brott. Rollfördelning och samverkan.* Slutbetänkande av Trygghetsutredningen. Stockholm: Fritzes.
- SOU 1997:89.** *Handeln med skrot och begagnade varor.* Betänkande av 1996 års Skrothandelsutredning. Stockholm: Fritzes.
- SOU 1998:18.** *En gräns – En myndighet?* Slutbetänkande av Utredningen om utvärdering av EU-medlemskapets effekter för Tullverkets dimensionering och organisation. Stockholm: Fritzes.
- SOU 2000:56.** *Vindikation av stöldgods.* Betänkande från Utredningen om nya regler om godtrosförvärv. Stockholm: Fritzes.
- Tullverket.** (2002). *Att exportera.* [www.tullverket.se](http://www.tullverket.se), 2002-07-15.
- Tullverket.** (2002). *Tullverket – En brottsbekämpande myndighet.* [www.tullverket.se](http://www.tullverket.se), 2002-07-15.
- Vägverket.** (2001). *Att importera fordon från EU-land.* [www.vagverket.se](http://www.vagverket.se), 2002-07-15.
- Vägverket.** (2001). *Att importera fordon från land utanför EU.* [www.vagverket.se](http://www.vagverket.se), 2002-07-15.