



Bilbrottsbarometern 2024

Trender, statistik och åtgärdsförslag

Innehåll

| | |
|--|----|
| Inledning: | |
| Lovande lagförslag om utförsel – men personuppgifter på nätet måste skyddas | 3 |
| Lägesbeskrivning: | |
| Katalysatorstölderna minskar kraftigt – men fler stulna bilar än någonsin hittas aldrig | 4 |
| Åtgärdsförslag: | |
| Fyra prioriterade åtgärder för att bekämpa bilbrottslighet | 7 |
| Stulna strålkastare i Sverige spårades till Polen | 8 |
| Fakta om bilbrott | 9 |
| Internationella brottsnätverk | 13 |
| Stöldmetoder | 14 |
| Undersökning: | |
| Svenskarna och bilbrott | 15 |
| Nordisk utblick | 18 |
| Brottsbekämpning | 20 |
| Myndigheternas ansvar och befogenheter | 21 |
| Källor | 23 |

Om rapporten

Bilbrottsbarometern är en årlig rapport från försäkringsbolaget If. Den beskriver nuläget med fakta, statistik och trender samt förslag på åtgärder för att minska bilbrottsligheten.

Postadress
If Skadeförsäkring AB
106 80 Stockholm

Ifs presstjänst
press@if.se
08-410 023 03

Formgivning: Advant. Foto omslag och där inget annat anges: iStock.

Lovande lagförslag om utförsel – men personuppgifter på nätet måste skyddas

Bilbrottsligheten i Sverige ligger sedan mer än tio år i topp per capita bland europeiska länder när det gäller stölder av motorfordon och reservdelar. Enligt den senaste internationella statistiken är det bara Italien i hela Europa som är mer drabbat. Samhällskostnaden för brottsligheten är fortsatt hög samtidigt som den påverkar tryggheten negativt. Detta måste få ett slut.

Den här typen av brottslighet utförs nästan uteslutande av internationella stöldligor som för ut stöldgodset och transporterar det vidare österut. Som en av Nordens största försäkrare av personbilar möter vi dagligen de tusentals individer som drabbas, med både ekonomiska, personliga och praktiska konsekvenser som följd.

Det är helt avgörande att utförseln av stöldgods från Sverige – som varje år uppgår till miljardbelopp – kriminaliseras. Därför var det glädjande att regeringen i fjol tog initiativ till att göra en sådan lagändring. När riksdagen beslutar om nya lagregler – sannolikt våren 2025 – är det avgörande att regeringen faktiskt skjuter till ekonomiska resurser så att gränsmyndigheterna kan åstadkomma resultat på marken. Annars riskerar lagen att bli en papperstiger.

En annan avgörande faktor för bilbrottsligheten är allmänhetens unika tillgång till känsliga personuppgifter. Idag kan kriminella krafter söka fram och begära ut fordonsuppgifter om enskilda bilägares fordon: märke, årsmodell, färg och adress, vilket innebär att brottslingarna kan utnyttja offentlighetsprincipen. Det alltmer digitala samhället, med söktjänster som samkör personuppgifter med fordonsuppgifter, skapar en ny utsatthet. Där måste politiken följa med i utvecklingen.

Stölderna av fordon blir också alltmer högteknologiska. Statistiken visar att de bilar som efterlystes förra året i högre utsträckning än tidigare aldrig hittades. Det innebär att utförseln måste hindras vid gränserna.

En positiv utveckling för 2023 är att stölderna av katalysatorer, som ökat kraftigt under senare år, minskade dramatiskt. Utvecklingen hänger ihop med att priserna på ädelmetaller minskade på världsmarknaden, vilket visar den tydliga kopplingen mellan efterfrågan och stölder. Det innebär också att stölderna sannolikt kommer att öka igen när metallpriserna går upp.

För att belysa bilbrottsligheten tar vi på If årligen fram Bilbrottsbarometern. Här presenterar vi trender, statistik och åtgärdsförslag för att minska bilbrottsligheten. Vi har talat med poliser, tulltjänstemän och experter inom försäkringsbranschen för att ge en så heltäckande bild som möjligt.

Ett helhetsgrepp från politiken är fortsatt avgörande, där bilbrotten måste ses som en av flera affärsverksamheter för den organiserade brottsligheten. If föreslår därför fyra åtgärder på nationell nivå som vi anser vara nödvändiga för att minska bilbrotten:

- Kriminalisera utförsel av stöldgods och ge myndigheterna ökade budgetanslag för att den nya lagen ska kunna få verklig effekt.
- Begränsa allmänhetens tillgång till personuppgifter i bilregistret.
- Utöka gränsmyndigheternas samordning och användning av modern teknik.
- Ge återkommande brottslingar förbud att återvända.

Ann Hassel Tano
Utredningschef
på If Sverige

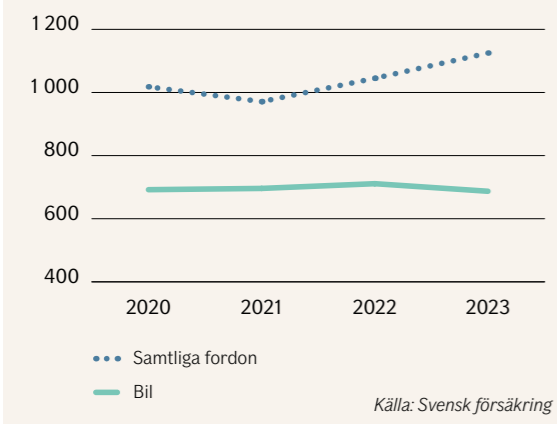


Foto: If

Lägesbeskrivning: Katalysatorstölderna minskar kraftigt – men fler stulna bilar än någonsin hittas aldrig

Trots att bilbrotten generellt sett ligger på en lägre nivå idag än för tio år sedan har Sverige fortsatt stora problem med en bilbrottslighet i förändring. För trots att antalet bildelsstölder går ned och katalysatorstölderna minskar kraftigt är det fler bilar än någonsin tidigare som efterlyses utan att återfinnas. Det gäller både i absoluta tal och som andel av de som efterlyses. Skadekostnaderna som bilbrotten medför för samhället är också fortsatt höga, 687 miljoner kronor år 2023. Det är en minskning med tre procent från år 2022. Skadekostnaderna för all fordonsbrottslighet landade 2023 på över 1,1 miljarder kronor – en ökning med åtta procent från föregående år.

Utbetalda försäkringsersättningar för stöld och inbrott (miljoner kronor) 2020–2023



Sverige sticker dessutom ut när det kommer till bilbrottslighet i en internationell kontext som ett av de värst drabbade länderna i Europa. Bilbrottsligheten i Sverige domineras av internationella organiserade brottsnätverk, som anpassar sig efter efterfrågan på marknaden och vad som är mest lönsamt och effektivt att stjäla för stunden.

Fler bilar än någonsin försvinner utan att återfinnas

2023 var ett år då rekordmånga personbilar efterlystes utan att senare återfinnas – totalt 1 939 stycken av totalt 6 140 efterlysta bilar. Det betyder att nästan en tredjedel av alla bilar som stjäls och efterlyses aldrig hittar tillbaka till sin rätta ägare. Både i absoluta tal och i andel av de bilar som efterlyses som försvunna har det aldrig varit så många bilar som aldrig hittas. Jämförelsevis var det år 2013 över 10 000 bilar som efterlystes varav 1 885 aldrig återfanns. Det indikerar att tjuvarna blir allt skickligare och specialiserade på att hålla stulna bilar gömda och föra dem ut ur landet utan att de upptäcks. Det är framför allt dyrare bilmodeller som stjäls och försvinner. Det är inte alltid fastställt vad som händer med de fordon som försvinner, eftersom tjuvarna kan byta moderna bilar identitet.

På flera andra områden minskar bilbrotten. Enligt Brottsförebyggande rådet, Brå, minskade antalet anmälda bilstölder och bilstöldsförsök med tre procent från föregående år till knappt 8 000. Sett till den senaste tioårsperioden har bilstölderna och bilstöldsförsöken nästan halverats, från drygt 15 000 år 2013. Därför är det extra noterbart att antalet stulna och efterlysta bilar som inte återfinns aldrig har legat på en så hög nivå tidigare.

Bildelsstölder minskar

– ökat fokus på dyra reservdelar

Även bildelar som försäkringsbranschens organisation Larmtjänst anser vara särskilt stöldbegärliga – rattar, airbags, navigationssystem och strålkastare – stals i mindre utsträckning under 2023. Totalt anmäldes 1 597 stölder av dessa komponenter till försäkringsbolagen under 2023, en minskning med sju procent från 2022. Skadekostnaden för dessa stölder uppgick till 157 miljoner kronor, ungefär samma skadekostnad som år 2018, då det skedde 2 302 stölder av dessa komponenter. Statistiken visar även att den genomsnittliga skadekostnaden för dessa stölder har stigit från cirka 70 000 kronor år 2018 till närmare 100 000 kronor år 2023.

Organiserad brottslighet dominerar

Bilbrottsligheten i Sverige domineras fortfarande av internationella, organiserade brottsnätverk som arbetar systematiskt. Enligt Polisen lämnar merparten av allt stöldgods Sverige och transporteras främst österut, där den största efterfrågan finns. Uppskattningsvis 90 procent av stöldgodset beräknas föras utomlands.

Precis som vanliga affärsverksamheter är bilbrottsligheten konjunkturkänslig, där brottslingarna anpassar sig till vad som är mest lönsamt och effektivt för tillfället. Det illustreras inte minst av den kraftiga minskningen av katalysatorstölder under 2023.

Bilbrottsligheten involverar ofta nätverk som planerar och genomför upprepade stölder, så kallade seriebrott. Det är inte ovanligt att samma person blir drabbad flera gånger. Till exempel kan en del av bilen stjälas, sedan repareras bilen, och sedan stjäls samma komponent ännu en gång.

Öppet bilregister underlättar för brottsnätverken

Utifrån den grundlagsstadgade offentlighetsprincipen finns det i Sverige en stor offentlig tillgång till personuppgifter, exempelvis individers

inkomster och fordonsinnehav. Det finns flera svenska sajter som genom ett så kallat frivilligt utgivningsbevis tillhandahåller möjlighet att göra sökningar i databaser med en mängd samkörda register och stor mängd känslig personlig data och som därmed ger ännu mer detaljerad information. Där kan användarna fritt plocka fram och kartlägga enskilda individers bilar och andra fordon. Men sajterna går även att använda i omvänd ordning, till exempel genom att söka efter ett specifikt bilmärke, en specifik bilmodell eller till och med färg eller hur många kilometer bilen har gått. Dessa sajter används som verktyg av kriminella för att hitta lämpliga bilar att stjäla, ofta som rena beställningsjobb, då de endast behöver söka efter de bilar som är intressanta för att sedan få upp namn och adress till ägaren. Tidigare har organiserade brottslingar manuellt sökt av områden efter lämpliga fordon att stjäla, men med dessa hjälpmedel effektiviseras jakten efter de mest attraktiva bilarna. Samtidigt fyller bilregistret en viktig funktion för aktörer som behöver informationen för att få sitt arbete att fungera, exempelvis försäkringsbolag. Därför är det viktigt att bilregistret finns tillgängligt för de aktörer som använder informationen på ett ansvarsfullt sätt.



Regeringen gav under 2023 gett en särskild utredare i uppdrag att se över grundlagsskyddet för söktjänster som offentliggör personuppgifter, liksom dessa bilregister, och vid behov ge förslag på ändringar i lagstiftningen. Utredningen ska redovisas under hösten 2024.

Stor minskning av katalysatorstölder

Mellan 2019 och 2022 ökade antalet katalysatorstölder med över 10 000 procent i Sverige. Förklaringen till den kraftiga ökningen var att ädelmetallerna som finns inuti katalysatorerna blev eftertraktade och handlades till mycket höga priser internationellt. Priset på metallerna har minskat kraftigt under 2023, vilket bidragit till att antalet katalysatorstölder också minskat i samma takt. Under 2023 minskade den här typen av stölder dramatiskt i Sverige, inte minst under andra halvan av året. Anledningen är att det helt enkelt inte är lika lönsamt för brottslingar att ägna sig åt katalysatorstölder som tidigare. Totalt minskade antalet katalysatorstölder som anmälts till försäkringsbolagen med 44 procent från föregående år, vilket bidragit till att skadekostnaderna för dessa stölder minskat med 42 procent, från 146 miljoner kronor år 2022 till 84 miljoner kronor 2023.

Elbilar fortsatt förskonade

Även om elbilar har blivit allt vanligare i Sverige är de fortfarande relativt förskonade från brott. Det är ovanligt både att reservdelar och hela bilar stjäls. En möjlig förklaring är den moderna tekniken och den utbyggda laddinfrastrukturen som behövs för att elbilar ska fungera, vilket fortfarande saknas i de länder där stöldgodset ofta hamnar. Polisen och försäkringsbolagen förutspår att elbilar, och då särskilt elbilsbatterier, kommer att bli mer attraktiva för tjuvar på sikt om efterfrågan ökar. De brott som i dag begås på elbilar är främst stölder av laddkablar, även om de brotten i dag inte förekommer i någon särskilt stor utsträckning.

”Nästan alla bilar som stjäls går österut via svenska hamnar.”

Expert på Larmtjänst

Lagändringar

Under de senaste åren har det pågått flera politiska processer med relevans för bilbrottsbekämpningen. Våren 2023 gav regeringen Tullbefogenhetsutredningen i uppdrag att ge förslag på hur utförelse av stöldgods kan kriminaliseras. Utredningen presenterades i december 2023 med förslag om att en ny lag ska träda i kraft i juli 2025. I augusti 2023 trädde ny lagstiftning för polisiära befogenheter i gränsnära områden i kraft, vilken innehåller bestämmelser för brottsbekämpning kring Sveriges gränser. Den innebär bland annat att Polisen och Kustbevakningen i gränsnära områden får kroppsvisitera personer och genomöka transportmedel för att förebygga eller upptäcka brottslig verksamhet om straffet för brottet uppgår till fängelse i mer än ett år.

I oktober 2023 infördes en lagändring som ger Polisen och andra brottsbekämpande myndigheter utökade möjligheter att använda hemliga tvångsmedel, som avlyssning, kameraövervakning och avläsning av krypterade chattar, utan en konkret brottsmisstanke. Syftet är att myndigheterna därigenom ska kunna förhindra fler grova brott innan de sker. Tidigare var denna typ av tvångsmedel endast tillåtna om det fanns en skäligen misstanke om brott mot specifika personer.

Få skyddar sig mot bilbrott

– trots oro för konsekvenserna

Enligt den årliga attitydundersökning som If gör finns en stor oro för att drabbas av bilbrott bland svenska bilägare. I undersökningen uppger man att den värsta konsekvensen av att utsättas för ett bilbrott vore att behöva lösa praktiska saker som kontakt med polis, verkstad och försäkringsbolag, samtidigt som många också menar att en av de värsta konsekvenserna skulle vara att drabbas ekonomiskt. Men resultatet visar samtidigt att förhållandevis få bilförare reflekterar över sannolikheten för brott eller vidtar särskilda åtgärder för att skydda sig, trots riskerna som finns. Sju av tio bilförare med så kallad key less-funktion saknar en signalskyddande förvaring till sin bilnyckel, samtidigt som tre av fyra känner till att tjuvar kan manipulera signalen till bilnyckeln med hjälp av elektronisk utrustning. Undersökningen visar också att mer än varannan bilförare (56 procent) skulle klara högst en vecka utan bil utan att det skulle få stora negativa konsekvenser i deras vardag. Samtidigt visar undersökningen att kunskapen om vad tjuvarna främst är ute efter och när flest bilbrott begås är låg.

Fyra prioriterade åtgärder för att bekämpa bilbrottslighet

If uppmanar regeringen att genomföra följande fyra effektiva åtgärder:

1. Kriminalisera utförelse av stöldgods och öka budgetanslagen till myndigheterna

Varje år förs stöldgods för miljardbelopp ut ur Sverige, varav fordonsbrottsligheten står för närmare en miljard kronor. Den statliga utredning som presenterade förslag i december 2023 – med ny lagstiftning planerad till sommaren 2025 – är ett avgörande steg på vägen för att minska bilbrotten. Men det behövs pengar för att lagen ska kunna verkställas vid Sveriges gränser.

➔ Ge Tullverket ökade budgetanslag för att den nya lagen ska kunna få verklig effekt. Även Kustbevakningen behöver stärkas ekonomiskt.

2. Begränsa tillgången till och spridningen av personuppgifter

Vem som helst kan idag begära ut information om enskilda bilägares fordon: märke, årsmodell, färg och adress. Denna transparens underlättar för den organiserade brottsligheten. Vi välkomnar därför att regeringen i höstas tillsatte en utredning för att begränsa söktjänsternas möjligheter till att offentliggöra uppgifter om privatpersoner (dir. 2023:145). Det är dock viktigt att tillse att alla syften och behov utifrån ett samhällsligt perspektiv täcks. Vidare behövs en genomlysning av hur och i vilket syfte Transportstyrelsen säljer personuppgifter ur vägtrafikregistret (ett register över landets alla fordon och körkortsinnehavare), eftersom de kan användas i kriminella syften.

➔ Begränsa allmänhetens tillgång till personuppgifter i bilregistret.

3. Utöka gränsmyndigheternas samordning och användning av modern teknik

Polisen, Tullen och Kustbevakningen måste samordna sina insatser mer effektivt och långsiktigt vid gränserna, utifrån ett helhetsperspektiv och med utbyte av underrättelseinformation. De tre myndigheternas befogenheter behöver användas tillsammans och integrerat för att öka effektiviteten. Tullverket är en nyckelspelare i det kritiska gränsarbetet och behöver få förstärkt mandat och utökade resurser. Kustbevakningens specialkompetens, potential och närvaro i hamnarna behöver användas bättre i kombination med mer resurser och personal. Polisen måste få förutsättningar att prioritera gränsarbetet ytterligare. Den moderna teknik som redan finns tillgänglig idag måste användas i betydligt större utsträckning och bli standard vid gränserna.

➔ Ge samtliga tre myndigheter ett tydligt uppdrag i regleringsbrevet att samordna sina insatser vid landets gränser. Säkerställ tillgång till avancerad teknisk utrustning vid gränserna.

4. Stoppa återkommande brottslingar

Majoriteten av tillgreppsbrotten har idag kopplingar till internationella stöldligor och dessa grupperingar är som regel mycket brottsaktiva. Ofta är det samma personer som återkommer flera gånger – varav många EU-medborgare – och de är nästan uteslutande en del av organiserade nätverk. Större hänsyn måste nu tas till att detta handlar om seriebrottslighet, och fler av de som döms för bilbrott bör därför utvisas och förbjudas att återvända till Sverige. Detta skulle även ge en avskräckande effekt.

➔ Ge återkommande brottslingar förbud att återvända.

Stulna strålkastare i Sverige spårades till Polen

I en stöldvåg i södra Sverige försvann en mängd strålkastare från ett och samma bilmärke. Tack vare spårsändare kunde de stulna strålkastarna spåras till en hälericentral i Polen, som visade sig tillhöra personer med koppling till den organiserade brottsligheten.

En morgon i januari 2024 kommer en bilägare i södra Sverige ut till sin bil för att köra till jobbet. Precis när han ska sätta sig i bilen noterar han att utrymmena där strålkastarna brukar sitta nu gapar tomma.

Stölden var långt ifrån den första av detta slag. Från 2022 har just denna bilmodell drabbats av en stöldvåg av just strålkastare. Det är ofta en lukrativ stöld för tjuvarna, som är medvetna om att det efter stölden snart monteras på nya strålkastare på bilen. Därför dröjer det ofta inte länge förrän tjuven är tillbaka och upprepar stölden på samma bil. Reparations- och ersättningskostnaden för två stulna strålkastare av denna typ uppgår till över 100 000 kronor.

Vid just den här stölden hade If i samråd med kunden och GS Group, som tillverkar spårsändare, monterat en spårsändare i det ena strålkastarparet. Samtidigt som spårsändaren installerades dokumenterades även strålkastarens serienummer, för att kunna säkerställa att strålkastarna suttit i just den bilen.

När bilägaren anmälde strålkastarna stulna till Polisen anmälde han samtidigt stölden till If och GS Group, och redan samma förmiddag kunde spårsändaren positioneras till en färja på Östersjön någonstans mellan Sverige och Polen.

Svensk polis kopplades in, vilka kunde upprätta en efterlysning på strålkastarna i det internationella efterlysningsregister som även polsk polis har tillgång till. Samtidigt inleddes en sökoperation i Polen och man följde spårsändaren, som till slut hamnade i en liten stad i södra Polen. Efter att det fastställdes på vilken adress spårsändaren fanns, kontaktades polsk polis. GS Group, som tillhandahöll spårsändare, kunde identifiera platsen och assisterade i tillslaget på plats i Polen.

Kopplat till den polska adressen hittades även en aktiv hemsida på en polsk köpsajt, där det fanns ett stort antal strålkastare till försäljning. Strålkastarna som stals i södra Sverige under januarimorgonen fanns redan ute till försäljning till halva priset.

När Polisen genomförde en husrannsakan hittades de nyligen stulna strålkastarna samt ett stort antal andra strålkastare från andra bilmärken i en hälericentral, uppradade hyllmeter efter hyllmeter.

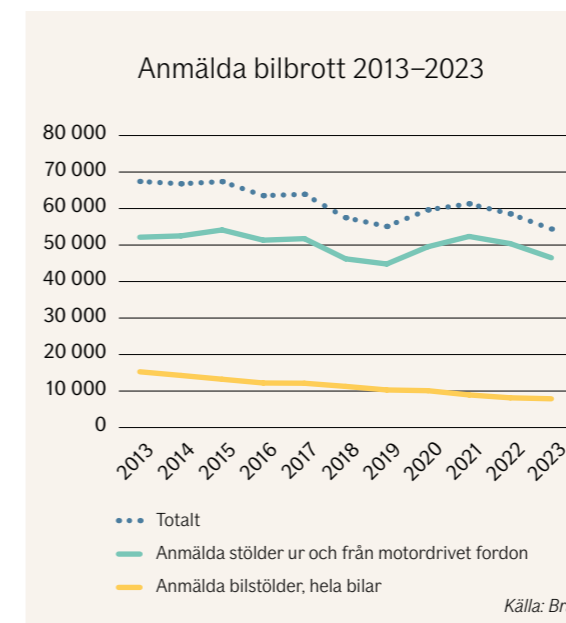
Strålkastarstölden är ett exempel på hur internationella ligor opererar. Ofta utgår de från ett östeuropeiskt land och planerar och genomför upprepade stölder, så kallade seriebrott. Uppskattningsvis 90 procent av stöldgodset kopplat till bilar beräknas sedan föras ut ur Sverige.



Bild från hälericentralen

Fakta om bilbrott

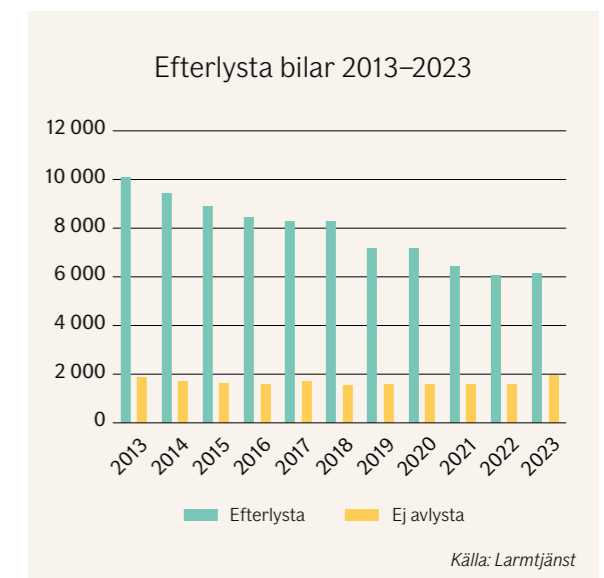
Antalet anmälda brott kopplat till motordrivna fordon i Sverige fortsätter att minska totalt sett. Under 2023 anmäldes 54 393 brott, vilket är en minskning med sju procent från föregående år, visar statistik från Brottsförebyggande rådet, Brå. Det inkluderar även motordrivna fordon utöver personbilar. Antalet anmälda brott minskar för andra året i rad och är klart lägre än brottsnivån som rådde för tio år sedan i landet. Under den senaste tioårsperioden har anmälningarna av dessa brott minskat med 19 procent, från 67 423 anmälda brott år 2013.



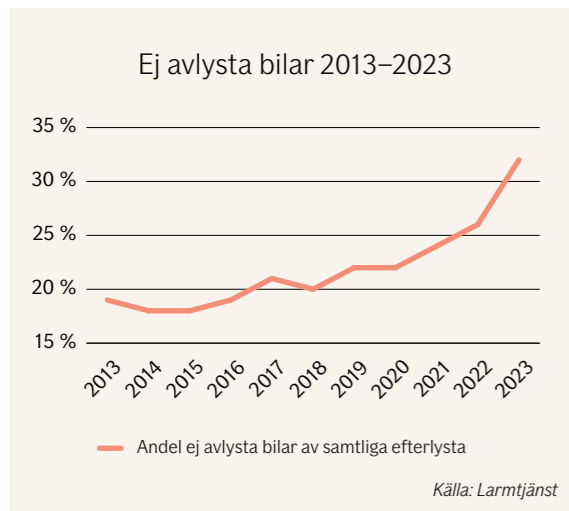
Hela bilstölder

Antalet bilstölder, som kallas "biltillgrepp" i juridiska termer, har succesivt minskat sedan slutet av 1990-talet. Det var då de flesta nyutvecklade bilar började utrustas med elektroniska startspärrar, vilket gjorde en traditionell tjuvkoppling svårare. De senaste tio åren har nedgången fortsatt, och 2023 låg antalet anmälda biltillgrepp på rekordlåga nivåer, enligt Brå:s statistik. Totalt anmäldes 7 882 biltillgrepp och försök till biltillgrepp under 2023, vilket är en minskning med tre procent från föregående år, och en minskning med 48 procent jämfört med för tio år sedan, då motsvarande siffra var 15 278 biltillgrepp och biltillgreppsförsök.

Enligt försäkringsbranschens organisation Larmtjänsts egen statistik efterlystes år 2023 6 140 bilar, vilket är en uppgång med drygt en procent från 2022 (6 064).



Av de bilar som efterlystes 2023 var det 1 939 som inte återfanns, vilket är den högsta siffran som registrerats de senaste tio åren. Det betyder att nästan en tredjedel av alla bilar som efterlystes under fjolåret inte hittades – den högsta siffran någonsin. Jämförelsevis var det endast 18 procent av alla efterlysta bilar som inte återfanns så sent som 2015. Trenden har sedan dess varit att det för varje år är en allt större andel av de efterlysta bilarna inte återfinns. Ökningen är som mest dramatisk under det senaste året, mellan 2022 och 2023. Det är framför allt dyrare bilmodeller med hög status som försvinner och aldrig anträffas igen.



Vilka bilar som stjäls bestäms i hög grad av tillgång och efterfrågan på den svarta marknaden. Det beror delvis på vilka bilar som är populära och vilka som är enkla att stjäla. När en bilmodell visar sig ha bristande stöldskydd ökar stölderna av just den modellen, och när myndigheter eller försäkringsbolag går ut med varningar, och tillverkaren har åtgärdat bristerna, minskar stölderna. Bilar som går helt på el stjäls i betydligt lägre utsträckning än jämförbara bensin- och dieslbilar. En möjlig förklaring är att de ofta har modern teknik som gör dem svåra att stjäla och att det inte finns så stor efterfrågan på den illegala marknaden. Det kan också bero på att de kräver infrastruktur i form av laddstationer.

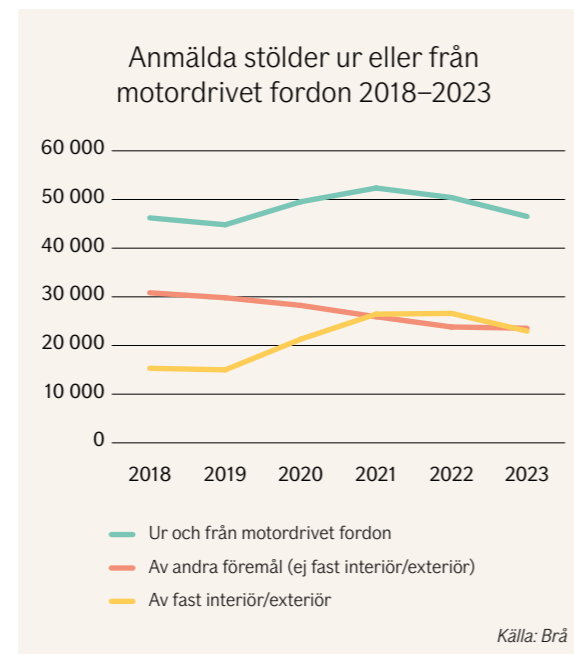
Få biltillgrepp personupplaras

När en person lagförs för ett brott genom antingen åtal, strafföreläggande eller åtalsunderlåtelse heter det att brottet har "personupplarats". Under 2023 personupplarades 4,9 procent av alla biltillgrepp och försök till biltillgrepp, en siffra som har varit relativt oförändrad under de senaste tio åren men minskat något under den senaste treårsperioden, visar Brå:s statistik.

Bildelsstöder

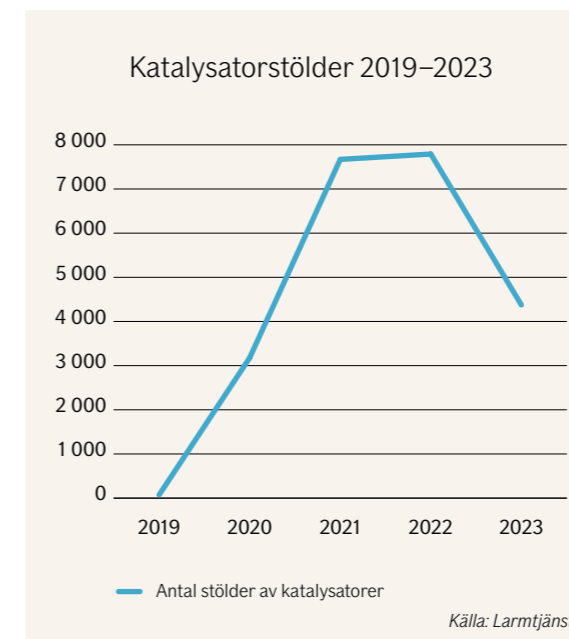
Under de senaste tio åren har brotten som av Brå kallas "stöld ur och från motordrivet fordon" minskat. Det innefattar alla stöder där fordonet självt inte stulits. Även mellan 2022 och 2023 minskade denna typ av stöder, från 50 396 till 46 511, en minskning med åtta procent.

Sedan 2018 för Brå statistik över hur stor del av dessa stöder som är hänförliga till fast interiör/exteriör (exempelvis ratt, airbag eller strålkastare), och lösa föremål (exempelvis mobiltelefon eller bagage). Siffrorna för 2023 visar att antalet stöder av fast interiör/exteriör minskat med 14 procent från 2022, medan stölderna av lösa föremål ligger kvar på ungefär samma nivå som tidigare. De senaste årens ökning av stöder av fast interiör/exteriör förklaras av den dramatiska utvecklingen av katalysatorstöder. Under 2023 minskade antalet katalysatorstöder, vilket är en del av förklaringen till att antalet stöder av fast interiör/exteriör minskat.



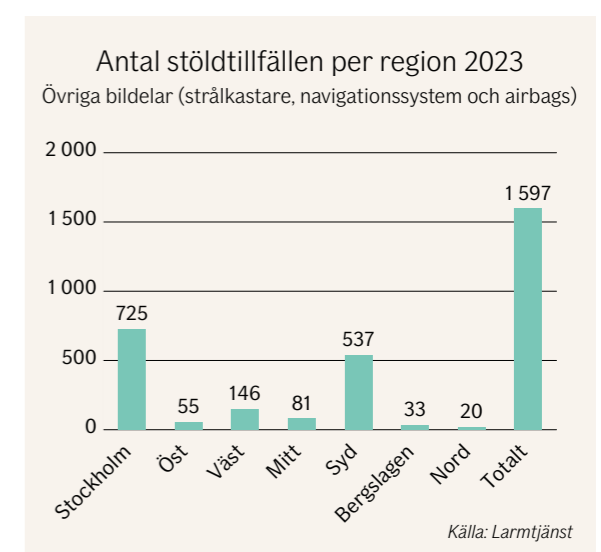
Stöld av katalysatorer

Katalysatorstöder ökade dramatiskt i Sverige mellan 2019 och 2022 – men 2023 skedde en tydlig tillbakagång. 4 375 katalysatorstöder noterades 2023 mot 7 791 stöder under rekordåret 2022, en minskning på 44 procent. Det visar statistik från Larmtjänst, och gäller endast de stöder som anmälts till försäkringsbolagen. Minskningen skedde främst under andra halvan av året, med den lägsta noteringen i december. Jämförelsevis ökade antalet katalysatorstöder med över 10 000 procent mellan 2019 och 2022.



En naturlig följd av nedgången är att skadestodssiffrorna för katalysatorstölderna minskar kraftigt. 2023 uppgick skadestoderna till 84 miljoner kronor, en minskning med 42 procent från 2022 då skadesiffrorna uppgick till 146 miljoner kronor.

Vid katalysatorstöder är det oftast inte själva katalysatorn tjuvarna vill åt, utan ädelmetaller som finns i katalysatorn och som kan utvinnas och säljas vidare. Främst rör det sig om metallerna palladium, rodium och platina. Priset på dessa ädelmetaller rusade under slutet av 2010- och början av 2020-talet men minskade kraftigt under 2023, vilket är en förklaring till den skarpa nedåtgående trenden.



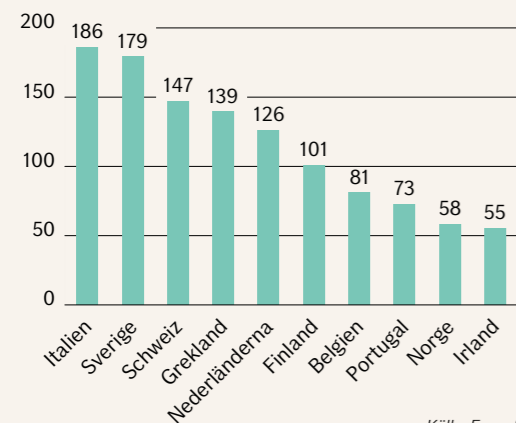
Stöld av övriga bildelar

Utöver utvecklingen av katalysatorstöder följer Larmtjänst stöldutvecklingen av särskilt stöldbegärliga delar – rattar, airbags, navigationssystem och strålkastare. Under 2023 anmäldes 1 597 stöder av dessa komponenter till försäkringsbolagen, vilket är en minskning med sju procent från 2022 (1 721). Även skadestoderna för dessa stöder minskade, en minskning med 20 procent från 196 miljoner kronor 2022 till 157 miljoner kronor 2023. Rekordnoteringen för denna typ av stöder, både i antal stöder och i skadestodssiffror, noterades år 2017.



Personuppklaringsprocenten för bildelsstölder är ännu lägre än vid helbilstölder. Under 2023 var det mindre än 0,6 procent av alla brott i kategorin ”stöld ur och från motordrivna fordon” som kunde knytas till en gärningsperson. För fasta bildelar var siffran 0,5 procent. Det innebär att risken att lagföras för den här typen av brott är mycket låg. Andra brott som ofta förknippas med kriminella nätverk, som narkotikabrott eller utpressning, har betydligt högre uppklaringsgrad. Den låga risken att lagföras i kombination med stöldgods som ger stor avkastning har gjort bilbrott till en mycket lukrativ verksamhet för brottsnätverken.

Stölder av hela eller delar av motorfordon i Europa – de tio värst drabbade länderna*
Stölder per 100 000 invånare



Källa: Eurostat

”Priset på katalysatorernas ädelmetaller har gått ner och därmed stölderna. Det visar att stöldligorna svarar på efterfrågan.”

Polis i intervju för Bilbrottsbarometern

Sverige sticker ut internationellt

Bilbrottsligheten i Sverige sticker ut ur ett internationellt perspektiv. Enligt EU:s statistikkontor Eurostat hade Sverige år 2021, det senaste året för vilket det finns jämförande siffror, näst flest stölder av hela eller delar av motordrivna fordon per capita i Europa, med 179 stölder per 100 000 invånare. Endast Italien var värre drabbat 2021 med 186 stölder per 100 000 invånare. År 2020 var Sverige värst drabbat i hela Europa, enligt Eurostat, med 207 stölder per 100 000 invånare. Eurostats siffror bygger på uppgifter från de europeiska ländernas polismyndigheter.*

*Data saknas för följande länder 2021: Andorra, Belarus, Bosnien och Hercegovina, Cypern, Frankrike, Kosovo, Liechtenstein, Moldavien, Monaco, Nordmakedonien, Ryssland, San Marino, Storbritannien, Turkiet, Ungern och Vatikanstaten.

Internationella brottsnätverk

Bilbrottsligheten i Sverige har under flera år kopplats till internationella organiserade brottsnätverk. Enligt Polisens bedömning begår de internationella brottsnätverken uppskattningsvis 90 procent av alla stölder av bilar, bildelar, båtmotorer och entreprenadmaskiner i Sverige och det är en trend som förväntas fortsätta de närmaste åren. Stöldligornas närvaro leder sannolikt också till en ökning av andra brottstyper, och de samverkar till en viss grad med lokalt förankrade kriminella aktörer.

De internationella brottsnätverken kan delas in i två kategorier:

- Mer eller mindre självständiga celler som styrs från ursprungslandet och som ägnar sig åt en specifik typ av brottslighet under korta cykler. Efter stöldturnén smugglas godset hem till ursprungslandet.
- Nätverk med utförare och ankarpersoner, där de sistnämnda agerar ”dörröppnare” för den som ska utföra brottet. Ankarpersonen är ofta väl etablerad där brottet begås.

Stöldligorna som verkar i Sverige utgår framför allt från Litauen, Polen och Rumänien. Deras verksamhet sträcker sig vanligtvis över flera västeuropeiska länder och de rör sig systematiskt över landsgränser för att undvika uppmärksamhet. Bakom den organiserade brottsligheten finns en hierarkisk struktur och utförarna rekryteras ofta inom socialt utsatta grupper eller ur fängelsemiljöer.

Sverige har haft problem med att bekämpa organiserad brottslighet, vilket har varit till brottsnätverkens fördel. Genom att använda tidigare ostraffade eller yngre gärningspersoner för att begå merparten av brotten utnyttjas systemet med straffrabatter för yngre gärningspersoner och förstaångsförbrytare. I Sverige avtjänar en 15-åring enligt rådande praxis endast en femtedel av tiden som tilldöms en 21-åring för motsvarande brott.

Resorna till och från Sverige sker vanligtvis via färjelinjerna till Baltikum och Polen, ofta med falska och manipulerade registreringsskyltar och id-handlingar. Gärningspersonerna stannar kortare perioder i landet och bor tillfälligt på ”svarshotell”, hos ankarpersoner eller i hyrda stugor eller gårdar.

Här förvaras också stöldgodset, ibland efter att eventuella spårsändare förstörts, och därefter förs de ut ur landet, såvida det inte är av högre värden. Då göms de på mellanlagringsplatser utomhus eller i lagerlokaler som garage och verkstäder, där även nedmontering av fordon och oidentifiering av stöldgods sker. Bilarna lastas i svenska hamnar ombord på färjor eller i containrar, och forslas till östra Europa. När godset transporteras ut ur landet används ofta så kallade störsändare, i syfte att förhindra att GPS-sändare avslöjar var godset finns. Störsändare är förbjudna i Sverige.

”Vi har samarbetat framgångsrikt med polisen i andra frågor, nu gäller det att vi gör samma för att motverka bilbrott.”

Tjänsteperson på Tullverket
i intervju för Bilbrottsbarometern

Stöldligorna använder sig ofta av flera olika gärningspersoner för rekognosering, stöld, demontering, häleri och smuggling som ett sätt att undvika höga straff. Man försvårar Polisens möjligheter att koppla de olika brotten till varandra och att härleda beslag till organiserad brottslighet. Det är inte ovanligt att Polisen stoppar lastbilar fullastade med stöldgods utan att kunna knyta en gärningsperson till själva stölden.



Stöldmetoder

Det brukar sägas att tillfället gör tjuven, men det stämmer inte längre när det gäller bilbrott. De stöldmetoder och verktyg som används blir alltmer tekniskt avancerade och kräver särskilda kunskaper och noggrann planering.

Nyckel

Det låter kanske osannolikt, men det vanligaste sättet att stjäla en bil är genom att använda bilens egen nyckel. Enligt Larmtjänst används nyckeln direkt eller indirekt vid cirka sex av tio stölder. Till dessa stölder räknas bland annat bedrägerier, tappad nyckel, rån eller tvång, stöld med nyckel och stölder där ingen skadeanmälan gjorts.

Direkt användning av en stulen nyckel utgör cirka två av tio stölder. Utökade stöldskydd i bilar leder samtidigt till att bilnycklar allt oftare är det främsta bytet vid bostadsinbrott.

Reläattack

Keyless-system har blivit mer eller mindre standard i nyttillverkade bilar. Det innebär att ägaren kan ha nyckeldosan i fickan och bara behöver närma sig bilen för att den ska låsas upp och startspärren kopplas ur.

”Tjuvarnas teknik har förfinats en hel del.”

Polis i intervju för Bilbrottsbarometern

Biltjuvarna utnyttjar den nya teknologin genom så kallade reläattacker. Stöldmetoden innebär att en av gärningspersonerna fångar upp nyckelns signal och överför den till en förstärkare som en annan gärningsperson håller intill bilen. Med andra ord låser de upp bilen med hjälp av ägarens egen nyckel, utan att behöva stjäla själva nyckeln. Eftersom många förvarar bilnycklarna i hallen räcker det ibland för tjuvarna att ställa sig utanför ytterdörren för att fånga upp signalen.

Key Programming Devices

Key Programming Devices, KPD, är små verktyg som i sig inte är olagliga. Genom att koppla in verktyget i diagnos-uttaget eller OBD-uttaget som verkstäder använder kan en helt ny nyckel skapas till bilen. Programmeringen av nyckeln tar under en minut. När biltjuvarna lämnar landet har de en bilnyckel i låset, sannolikt nya skyltar och falska registreringshandlingar, vilket gör det svårt för Polisen att upptäcka stöld. Metoden har funnits länge, men kommer sannolikt bli allt vanligare.

I kombination med det öppna bilregistret i Sverige är det lätt att hitta den bilmodell man är ute efter, åka till bilägarens adress och programmera in en ny nyckel till bilen.

Störsändare

En annan, allt vanligare, stöldmetod är att störa ut signaler från bilnycklar med hjälp av störsändare, eller ”jammers”, som de också kallas. Med hjälp av dessa kan gärningspersonerna röra sig fritt på parkeringsplatser och garage och slå ut bilnycklars fjärrlåsning utan att någon iakttar dem. Störsändare är även vanligt vid transporter av stöldgods i de fall där nätverken använder sig av lastbilschaufförer med legala uppdrag innanför Sveriges gränser. Här används störsändaren för att blockera den färdskrivare som automatiskt loggar lastbilens rutt, bland annat för att motverka otillåtna resor och frakt av stöldgods. Enligt färdskrivaren har lastbilen stått parkerad vid färjeterminalen men i själva verket har den använts för att transportera stöldgods. Störsändare används också för att slå ut spårsändare och annan teknisk utrustning som gör det möjligt att lokalisera stulna bilar. Störsändare är svåra att skydda sig mot. Forskningsinstitutet RISE slår fast att de störsändare som används av kriminella slår ut samtliga spårsändare som finns på marknaden.

Undersökning: Svenskarna och bilbrott

Varannan svensk bilägare känner oro för att drabbas av bilbrott. Över hälften av respondenterna tror att löst liggande föremål i bilen är det som dagens biltjuvar främst är ute efter, vilket är en stor ökning från tidigare år. Det råder därtill missuppfattningar om när bilbrott begås. Detta indikerar att kunskapen om bilbrott behöver öka. Det är få som skyddar sin bilnyckel med keyless-funktion trots hög kunskap om att tjuvar kan kapa nyckel-signalen. Det finns vidare en relativt stor känslomässighet om det öppna bilregistret, men det är få som använder det. Det visar Ifs årliga undersökning mot svenska bilägare och som kartlägger oro, konsekvenser och skyddsåtgärder kring bilbrott.

Stor oro för bilbrott

Hälften av svenskarna (50 %) har någon gång oroat sig över att drabbas av bilbrott. Drygt fyra av tio svenskar (44 %) uppger att de aldrig har varit oroliga för att deras bil ska utsättas för brott.

Flest svenskar är främst oroad för att få bilen stulen, även om nivån har sjunkit något från drygt en tredjedel (35 %) 2023 till knappt en tredjedel (30 %) 2024. Även oron för att någon ska bryta sig in i bilen för att stjäla löst liggande föremål har minskat mot föregående år från nästan en tredjedel (29 %) till en fjärdedel (26 %) i år. En tiondel (11 %) är oroliga för att bli bestulna på inre bildelar, och ungefär lika många är oroliga för att någon ska stjäla yttre bildelar, som exempelvis backspegel eller katalysator (13 %).

Bilbrotten som oroar mest

- | | |
|---|------|
| 1. Att bilen ska bli stulen: | 30 % |
| 2. Att någon ska bryta sig in och ta löst liggande föremål: | 26 % |
| 3. Att någon ska stjäla yttre bildelar: | 13 % |
| 4. Att någon ska bryta sig in och stjäla inre bildelar: | 11 % |

Konsekvenser av bilbrott

Ett bilbrott kan få en mängd olika negativa konsekvenser för den som drabbas, såväl praktiskt som ekonomiskt och känslomässigt. Svenskarna upplever att den värsta konsekvensen av att utsättas för ett bilbrott vore att hantera allt praktiskt, som kontakt med polis, verkstad och försäkringsbolag vilket drygt hälften uppger (55 %). Nästan lika många (50 %) menar att drabbas ekonomiskt skulle vara en av de värsta konsekvenserna. Att inte ha tillgång till sin egen bil (35 %) och att bli beroende av andra för att lösa transporter (26 %) är också påtagligt kännbara konsekvenser för många. Drygt en tredjedel uppger att de skulle känna sig otrygga, medan nästan en fjärdedel (24 %) skulle känna sig kränkta.

Värsta konsekvenserna vid ett bilbrott

- | | |
|--|------|
| 1. Att jag skulle behöva hantera olika praktiska saker (polis, försäkringsbolag, verkstad m.m.): | 55 % |
| 2. Att jag skulle drabbas ekonomiskt: | 50 % |
| 3. Att jag skulle känna mig otrygg: | 36 % |
| 4. Att jag inte skulle ha tillgång till min egen bil, helt eller under en period: | 35 % |
| 5. Att jag skulle bli beroende av andra för att lösa transporter: | 26 % |
| 6. Att jag skulle känna mig kränkt: | 24 % |

Samtidigt påtalar över en tredjedel av bilförarna (35 %) att de skulle klara sig max tre dagar utan bil utan att det skulle innebära stora negativa konsekvenser för dem i vardagen. Andelen blir ännu större (56 %) när de som uppger att de skulle klara sig max en vecka inkluderas.

Låg medvetenhet om vad tjuvarna helst vill åt

Svenskarnas bild av vad dagens bilbrottslingar är ute efter stämmer inte helt överens med hur det ser ut i verkligheten. Drygt hälften (52 %) av svenskarna tror att löst liggande föremål i bilen är en av de två mest stöldbegärliga föremålen för tjuvar som begår bilbrott i Sverige. Det är en stor ökning från förra årets siffra (31 %), men är inte det som utgör den största delen av bilbrottsligheten. Många har också uppfattat att katalysatorer har varit särskilt stöldbegärliga, då fler än fyra av tio (42 %) tror att det är ett av de två mest eftertraktade föremålen för tjuvar. Samtidigt visar statistik från Larmtjänst att katalysatorstölderna minskade kraftigt under 2023.

Ungefär en femtedel tror att hela bilar, hjul/fälgar eller ratt/airbag är bland det mest stöldbegärliga för tjuvar. Samtidigt är medvetenheten kring att lampor och strålkastare är bland de mest stöldbegärliga bildelarna påtagligt liten då enbart 4 % av svenskarna tror att de är särskilt attraktiva för biltjuvar.

Hög kännedom om elektroniska stöldmetoder – men få skyddar sig

Bland svenskarna är det fortsatt många, tre av fyra (75 %), som känner till att tjuvar kan manipulera bilnyckelns signal med hjälp av elektronisk utrustning. Det är dock färre än en av tre (31 %) som reflekterar över risken. Nästan lika många (29 %) reflekterar aldrig över risken att få signalen till bilnyckeln kapad.

Men det är samtidigt fortsatt många bilförare med så kallad key less-funktion som saknar signal-skyddande förvaring till sin bilnyckel, sju av tio (70 %). Ur denna grupp förvarar hälften (50 %) sin bilnyckel i hallen, vilket innebär en större stöldrisk då tjuvarna kan stå utanför ytterdörren och fånga upp signalen.

Så skyddar sig bilägare mot bilbrott

Sveriges bilförare skyddar sig från bilbrott på flera olika sätt. De två mest vanliga metoderna är fortsatt att ha billarm (50 %) och att kontrollera att bilen är låst en extra gång (48 %). Det har blivit något mer vanligt att se till att alltid ställa bilen i låst garage, då det nu är en av fyra (26 %) som skyddar sig på så sätt. Bara en av tio (10 %) gör ingenting för att skydda sig från bilbrott.

Så skyddar sig svenskarna mot bilbrott

| | |
|---|------|
| 1. Kontrollerar alltid en extra gång att bilen är låst: | 48 % |
| 2. Har billarm: | 50 % |
| 3. Sätter alltid bilen i låst garage: | 26 % |
| 4. Sätter aldrig bilen på oöväntad plats: | 14 % |
| 5. Håller mig uppdaterad om bilbrott i närområdet via nyhetssidor/sociala medier: | 11 % |
| 6. Deltar i gransamverkan: | 13 % |
| 7. Jag gör ingenting: | 10 % |
| 8. Har kameraövervakning: | 13 % |
| 9. Har signalskyddande förvaring för bilnyckel: | 8 % |
| 10. Har rattkrycka: | 3 % |

Färre ställer bilen på utsatta platser

Att ha bilen i ett garage är en av de bästa skyddsåtgärderna mot bilbrott. Nästan var fjärde bilförare (22 %) väljer också att ställa bilen i ett privat garage. Därtill ställer nära var femte person (16 %) bilen i ett garage för boende i området. Det är lika populärt att ställa bilen på garageuppfarten eller på en parkeringsyta på tomten.

Andelen som ställer sin bil utanför bostaden (7 %) eller i ett allmänt parkeringsgarage (2 %) förblir i stort sett på samma nivåer som tidigare år. Samma gäller för andelen som ställer bilen på en allmän parkeringsplats utomhus (12 %).

Så parkerar svenskar bilen i anslutning till sin bostad

| | |
|---|------|
| 1. I privat garage: | 22 % |
| 2. Utanför privat garage (garageuppfart): | 21 % |
| 3. Parkeringsyta på tomten: | 21 % |
| 4. Garage för boende i området: | 16 % |
| 5. Allmän parkeringsplats utomhus: | 7 % |
| 6. Allmänt parkeringsgarage: | 2 % |

Varannan bilägare vill ha mer information om bilbrott

Det är fortsatt en klar majoritet av respondenterna (52 %) som vill ha mer information om när, var och hur bilbrott sker i bostadsområdet och på andra platser där man parkerar bilen.

Låg användning av öppet bilregister

I Sverige finns ett öppet bilregister från vilket det går att begära ut information om bland annat bilägares namn, adress och vilka bilmodeller de äger, något som åtta av tio (81 %) känner till. Det är dock betydligt färre (57 %) som har använt sig av det för att hämta sådana uppgifter. Detta register kan till exempel användas vid inköp av en begagnad bil men undersökningen visar att endast en femtedel har utnyttjat den möjligheten vid en sådan affär, medan hälften (50 %) svarade att de inte gjort det.

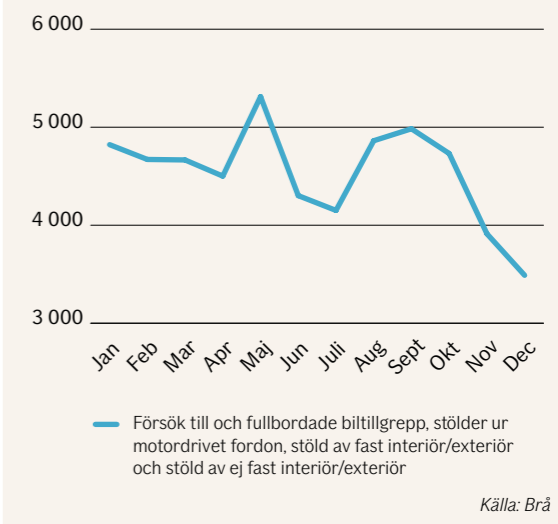
Låg kunskap om när bilbrott begås

Nästan hälften (48 %) av svenskarna tror att någon av sommarmånaderna juni eller juli är tiden då flest bilbrott begås i Sverige. Faktum är dock dessa månader är bland de med minst antal registrerade bilbrott. Detta visar Brå:s statistik. Under 2023 var maj den månad då flest brott ägde rum. Hösten har tidigare år varit den mest period då flest utsatts för bilbrott, något som inte var lika påtagligt 2023, även om september och oktober hamnar på plats två och fem av tolv på listan över de månader då flest brott begicks. Efter juni och juli tror flest svenskar att december är den månad med flest bilbrott – men faktum är att december är den "lugnaste" månaden, enligt Brå.

Vilken tid på året tror du att de flesta bilbrott begås (månad)?

| | |
|---------------|------|
| 1. Juli: | 33 % |
| 2. Juni: | 15 % |
| 3. December: | 8 % |
| 4. Maj: | 8 % |
| 5. Augusti: | 8 % |
| 6. November: | 5 % |
| 7. Januari: | 5 % |
| 8. April: | 5 % |
| 9. September: | 5 % |
| 10. Oktober: | 4 % |
| 11. Februari: | 3 % |
| 12. Mars: | 2 % |

Då begås flest bilbrott i Sverige



Siffrorna bygger på Brå:s statistik över försök till och fullbordade biltillgrepp, stöld av motordrivna fordon, stöld av fast interiör/exteriör och stöld av ej fast interiör/exteriör.

Fakta om undersökningen

Undersökningen är genomförd via Syno Internationals online-panel under perioden 12–22 mars 2024. Den omfattar 1 000 personer mellan 18 och 80 år, samtliga med minst en bil i hushållet. Panelen utgörs av ett riksrepresentativt urval av befolkningen avseende ålder, kön och region. Nästan 60 procent av respondenterna har en bilmodell från 2015 eller nyare, knappt 40 procent har en bil från 2014 eller äldre.

Ifs guide hjälper bilägare att skydda sig

För att ge bilägare mer kunskap om hur de kan skydda sig mot bilbrott har If tagit fram "Skydda bilen!". Guiden innehåller information om stöldmetoder, handfasta tips men också råd och vägledning om man kan gå tillväga om man själv skulle drabbas. Guiden går att ladda ner på if.se under "Tips och råd till bilägare".

Nordisk utblick

Sveriges nordiska grannländer är generellt mindre utsatta för bilbrott, även om ländernas utmaningar och trender till viss del skiljer sig åt. Trenden står sig även 2024. Den geografiska aspekten är en stor påverkande faktor för bilbrotten, där Danmark ligger nära den europeiska kontinenten och Finland har Ryssland och Baltikum nära, medan Norge har ett mer skyddat läge. Inhemsk lagstiftning, myndigheternas arbete och användandet av avancerad teknologi är också faktorer som påverkar möjligheterna att hålla nere bilbrottsligheten i respektive land.

Norge

Norge är fortsatt mindre utsatt för bilbrott än Sverige. Sedan början av 2000-talet har det noterats en kraftig nedgång i bilbrott, för att under de senaste åren stabiliseras. Norge har en stor andel elbilar jämfört med sina nordiska grannländer, och likt situationen i Sverige ser man ännu inte att de skulle vara mer utsatta för stölderna än övriga bilar – snarare tvärtom.

2023 rapporterades 6 142 stölderna från fordon till försäkringsbolagen, en ökning med 16,7 procent från föregående år. Det visar branschstatistik från Finans Norge. Siffrorna inkluderar stöld av bildelar och värdefulla föremål från bilens kupé och bagageutrymme. Skadekostnaden uppgick till 196,6 miljoner norska kronor. Ökningen i skadekostnad var 56,9 procent jämfört med 2022, vilket till stor del beror på en betydande prisökning på bildelar i Norge under de senaste åren. 2 706 bilar och andra motorfordon rapporterades stulna till norska försäkringsbolag år 2023. Det är en ökning med 13,9 procent från 2022. Skadevärdet uppgick till 124 miljoner norska kronor.

En av anledningarna till att Norge generellt sett är mindre utsatta för bilbrott än Sverige är det gynnsamma geografiska läget i förhållande till de internationella brottsnätverkens vanligaste inreserutter. Längst upp i nordöst finns en kortare landgräns, cirka 20 mil, mot Ryssland – men Sverige och Finland fungerar som en buffertzona gentemot inresande stöldiga. I princip måste stöldiga korsa två gränser för att få stöldgods ur Norge, vilket medför en ökad risk.

En annan förklaring till de lägre bilbrottsnivåerna är de högre straffnivåerna som finns för organiserad brottslighet. Sedan 2003 har Norge en så kallad "maffiaparagraf", vilken innebär att de brott som kan knytas till organiserad brottslighet automatiskt ska bestraffas dubbel, med ett maximalt tillägg på sex års fängelse. Lagändringen har bedömts ha en avskräckande effekt på internationella brottsnätverk, som i stället för att riskera kännbara straff söker sig någon annanstans. Därtill utvisar Norge en stor andel av de utländska medborgarna som begår brott i landet, med strikta förbud mot att återvända.

Det bedöms också att samarbetet mellan polisen och bilkrimgruppen på Norges vägverk generellt sett fungerar mycket bra, då dessa instanser tillsammans verkar både preventivt och reaktivt.

Men även om den generella trenden för antal bilbrott i Norge inte skiljer sig markant från tidigare år finns det mindre trender som sticker ut från det gångna året. En sådan är att bilar uthyrda till privatpersoner stjäls under tiden de är uthyrda. En del av dessa stölderna misstänks handla om försäkringsbedrägerier, men även en del "riktiga" stölderna. Hyrs en bil under falskt namn är det lätt att få ut den ur landet innan den anmäls stulen. Bilen kan sedan ibland köras mellan flera länder innan den anmäls stulen. Detta förekommer framför allt för exklusiva och dyra bilar.

Danmark

Danmark är näst efter Sverige det nordiska land som under senare år har haft störst problem med bilbrott. 2023 noterades 6 536 bilstölderna i Danmark, en ökning med nio procent från 2022. Närvaron av internationella brottsnätverk uppges generellt vara av mer tillfällig karaktär än i Sverige, men med stor rörlighet över gränserna. Rörligheten blir särskilt påtaglig när kriminella nätverk utsätts för hårdare lagstiftning och insatser i ett av länderna. Ett exempel på detta är när polisen i Sverige 2017 och 2018 ökade sin aktivitet och genomförde flera insatser mot stöldiga, varpå flera brottsnätverk i stället riktade in sig på bilstölderna i Danmark, vilket påverkade statistiken.

Utökad gränsbevakning och en teknologi känd som automatisk registreringskyltsidentifiering (ANPG) är två faktorer som på senare tid gjort det mindre attraktivt för stöldiga att operera i Danmark. Det har också hjälpt den danska polisen att göra flera stora beslag av, bland annat, skåpbilar fulla av stulna reservdelar på väg ut ur landet.

En ny trend i Danmark är att stölderna av speciella sidobackspeglar med elektroniska funktioner har ökat. Sådana speglar kan vara mycket dyra, och polisen har skickat ut varningar för att de är attraktiva att stjäla för kriminella gäng.

Precis som i Norge är en trend i Danmark även att hyrda och leasade bilar anmäls som stulna för att sedan försvinna ur landet – en brottslighet som ännu varit svår för polisen att stoppa.

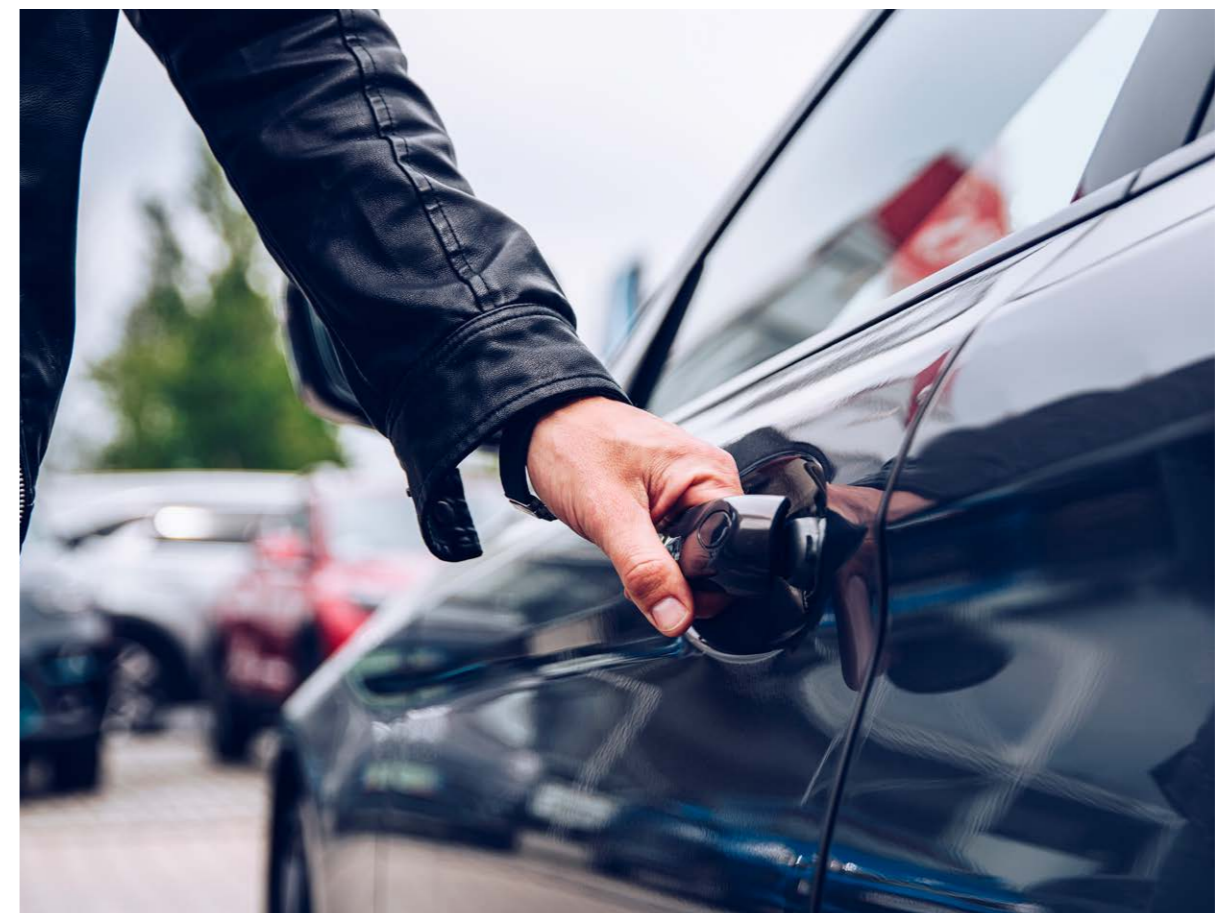
Finland

I kontrast till Norge har Finland ett mindre gynnsamt geografiskt läge än Sverige när det kommer till bilbrott. Landet har lång gräns mot Ryssland i öst, och avståndet till Baltikum är kort – båda är vägar in i landet för kriminella nätverk.

Statistiken för 2023 hade i april 2024 ännu inte

släppts, men under 2022 noterades 7 765 stölderna av, ur eller från motordrivna fordon, varav 922 av dem är stölderna av hela bilar. Det är en ökning med 38 procent mot år 2021. Finland är dock inte lika hårt drabbat av bilbrott som Sverige. Tänkbara förklaringar är att information om bilar inte är lika öppet i Finland, att landet inte är lika drabbat av organiserad brottslighet samt att man har ett äldre fordonbestånd och färre lyxbilar än Sverige. En annan förklaring är den historiskt hårt bevakade gränsen mot Ryssland, som sträcker sig 130 mil i öst. Här har Finland en särskild myndighet för gränsbevakning, Gränsbevakningsväsendet. Myndigheten sorterar under det finska inrikesministeriet och beskrivs som framgångsrik ur ett brottsförebyggande perspektiv.

Trenden från tidigare år med inbrott i bilbutiker med flera bilar som stulits på samma gång har i praktiken upphört. Här var dock misstanken att det inte handlade om större internationella stöldiga, utan snarare finska vaneförbrytare. Ett tecken som styrker den tesen var att många av stölderna inte var professionellt genomförda, och de stulna bilarna kunde återfinnas.



Brottsbekämpning

I Sverige är den brottsbekämpande myndigheten för bilbrott i första hand Polisen, tillsammans med Tullverket och Kustbevakningen. Även myndigheter som Skatteverket och Kronofogden är genom samverkan involverade i att bekämpa brottsligheten bland svenska kriminella. Sverige har under flera år haft ökande problem med inhemsk brottsbekämpning, som hantering av skjutvapenvåld och sprängningar, vilket Polisen har behövt lägga resurser på. Det har i sin tur påverkat resurserna Polisen kan lägga på att klara upp bilbrott. Få bilbrott klaras upp, till exempel var det nära en tredjedel av alla efterlysta bilar som aldrig återfanns under 2023, och antalet biltillgrepp som personupplärdades var knappt fem procent. Uppklaringsgraden för bildelsstöld är även den låg, på endast en halv procent. Siffrorna beror delvis på att det är svårt att koppla beslag till en särskild stöld och att produkten är svår att identifiera. Det medför att förundersökningar inte kan drivas vidare.

”Det är svårare för Polisen att prioritera bilbrott med de gängkriminella skjutningarna som pågår.”

Polis i intervju för Bilbrottsbarometern

Den låga risken för att bli upptäckt – i kombination med de straff som döms ut – spelar enligt Polisen stor roll för att locka kriminella nätverk till Sverige. För att framgångsrikt bekämpa den här brottsligheten behöver man komma åt drivkrafterna på ett högre plan och göra Sverige till en mindre attraktiv marknad. År 2021 föreslogs en straffskärpning för att komma åt organiserad och systematisk brottslighet vilken trädde i kraft sommaren 2023. Tullverket fick under 2021 också nya befogenheter att beslagta stulet gods, men åtgärden har bedömts som verkningslös eftersom befogenheterna fortfarande är begränsade och inga resurser tillförts. Under 2023 påbörjade regeringen arbetet för att göra utförelse av stöldgods till ett brott, planerat att träda i kraft sommaren 2025.

Enligt Polisen tyder mycket på att den allra största delen av stöldgodset från bilbrott i Sverige förs ut ur landet för att säljas vidare på andra marknader, framför allt österut i närområdet. Många av stölderna utförs också av internationella brottsnätverken som kommer till Sverige enbart för att begå ett visst brott på uppdrag. Internationella brottsnätverken tycks ha etablerat en mer eller mindre permanent närvaro i Sverige, vilket lär påverka brottsutvecklingen negativt inom fler områden än bilbrott – inte minst vad gäller stöld av båtar, båtmotorer och entreprenadmaskiner.

Det sker samtidigt stora tekniska framsteg inom bilbranschen. Elbilar blir allt vanligare, och snart sannolikt även självkörande bilar. De nya bilmodellerna är än så länge förskonade i brottsstatistiken men nya komponenter innebär ofrånkomligt en ny efterfrågan på den svarta marknaden. Här gäller det för näringsliv, myndigheter och politiker att ligga steget före och i god tid anpassa stöldskydd, lagstiftning och insatser för att problemet med bilbrottslighet inte ska växa sig ännu större under de kommande åren.

Försäkringsbranschen stöttar det brottsförebyggande arbetet genom påverkansarbete och att sprida kunskap till bilägare om hur man kan skydda sig mot bilbrott.

Myndigheternas ansvar och befogenheter

Polisen

Polismyndigheten har det övergripande ansvaret för det brottsförebyggande arbetet. När det gäller tillgreppsbrott samarbetar Polisen med Kustbevakningen och Tullverket, men även med andra aktörer som Larmtjänst, försäkringsbolag och biltillverkare. Att samverka anses vara en viktig nyckel till framgångsrik brottsbekämpning. Polisen, Tullverket och Kustbevakningen har drivit flera framgångsrika samverkansprojekt om bilbrottslighet.

Polismyndigheten arbetar också med att förhindra och försvåra för de internationella brottsnätverken, men även för att lagföra brottslingar nationellt och samverka med Europol och Interpol internationellt. I en del polisregioner finns även särskilda utredningsgrupper som utreder internationella brottsnätverk i samarbete med Europol. Polisen ansvarar också för kontroller av personer som reser över en yttre gräns, det vill säga till och från länder som inte är med i Schengensamarbetet. De internationella brottsnätverken rör sig dock oftast vid gränsövergångar till andra Schengenländer, så kallade inre gränser. Sedan 2015 tillämpar Sverige tillfälligt gränskontroll även vid dessa gränser, men med begränsade resurser. I november 2022 förlängde regeringen tillfällig gränskontroll vid inre gräns på grund av ökad risk för internationell kriminalitet, som en följd av kriget i Ukraina. I november 2023 beslutade reger-

ingen återigen att förlänga den tillfälliga gränskontrollen, då regeringen bedömer att det finns ett allvarligt hot mot den allmänna ordningen och den inre säkerheten. Polisen har möjlighet att hindra personer från att ta sig in i landet om de misstänks att personen i fråga kan komma att begå brott eller saknar laglig grund att befinna sig i landet.

I samband med utförelse av gods kan Polisen endast genomföra kontroller av fordon om det finns skäligen misstanke om brott. Polisen har således inte rätt att genomföra kontroller i samband med stickprovskontroller.

Tullverket

Tullverket kontrollerar och övervakar trafiken vid landsgränsen med syfte att säkerställa att in- och utförelse av varor sker lagenligt. I detta ligger också uppgiften att motverka brottslighet förknippad med in- och utförelse av varor.

Från 1 augusti 2021 har Tullverket rätt att ingripa vid misstanke om alla typer av brott, och inte som tidigare enbart vid exempelvis smuggling av narkotika, vapen eller explosiva varor. Syftet är att underlätta och effektivisera Tullverkets arbete och att man inte ska behöva invänta polis i samma utsträckning som tidigare. Lagändringen har dock kritiserats som tandlös eftersom Tullverket fortfarande inte har befogenhet att genomföra utförelsekontroller inriktade på att hitta stöldgods.



Det är endast om stöldgods hittas vid ordinarie utförselkontroller, inriktade på att hitta exempelvis narkotika eller vapen, som tullen kan ingripa.

I december 2023 redovisade Tullbefogenhetsutredningen sitt slutbetänkande och förslag på en ny sammanhållen lag för Tullverkets befogenheter. Utredningen, som påbörjades 2021, har under processen fått flera tilläggsdirektiv. I april 2022 fick utredningen ett tilläggsuppdrag om att bedöma huruvida Tullverket ska få större möjligheter att kontrollera utförsel av varor samt om utförsel av stöldgods ska bli straffbart enligt smugglingslagen. I mars 2023 fick utredningen ytterligare ett direktiv om huruvida Tullverket bör få utökade möjligheter att göra fler kontroller av utförsel av varor, analysera behovet och möjligheterna att göra utförsel av stöldgods till ett brott enligt lagen, samt lämna författningsförslag för detta. Utredningen föreslår två nivåer av kriminalisering av utförsel av stöldgods, kallat utförselhäleri, som kan ge mellan sex månaders och sex års fängelse.

Tullverket lägger idag nästan all fokus på införselkontroller. Kontrollerna inriktade på utförsel av gods är främst kopplade till sanktionerna mot Ryssland. Tullverket behöver således tydligare befogenheter och instruktioner att genomföra utförselkontroller inriktade på stöldgods. Tullverket behöver även tillföras resurser för att kunna genomföra utförselkontroller utan att behöva nedprioritera införselkontrollerna.

Kustbevakningen

Kustbevakningen arbetar tillsammans med Polismyndigheten och Tullverket för att bekämpa brott. Myndighetens uppgift är framför allt att utföra varukontroller till sjöss samt i hamnområden, men bidrar även vid särskilda brottstillfällen och i en del fall vid brottsförebyggande arbete. År 2019 trädde Kustbevakningslagen i kraft som innebar ett ökat ansvar för brottsbekämpning och samlar myndighetens befogenheter. Kustbevakningen har rätt att genomsöka fordon i hamnar i syfte att kontrollera lastsäkring. Om personalen i samband med sådan kontroll hittar stöldgods ska Kustbevakningen tillkalla polis.

Teknikhinder

Modern teknisk utrustning är ett av de viktigaste redskapen för att bekämpa de internationella brottsnätverken. Vid tillgreppsbrott ligger de

kriminella flera steg före Polisen vad gäller teknisk utrustning och tillvägagångssätt. Det svenska rättsväsendet är, enligt egen utsago, i stort behov av modern teknisk utrustning och lagstiftning som möjliggör utökad teknikanvändning. Men här finns idag flera brister och hinder. Några exempel:

- Tekniska system för ansiktsigenkänning är ännu inte godkända i Sverige.
- Automatisk avläsning av registreringsnummer, så kallad ANPR (Automatic Number Plate Recognition), får endast användas av Tullen och Polisen.
- Inhämtningsuppgifter om elektronisk kommunikation är endast tillåtet om det misstänkta brottet ger minst två års fängelse.

Spårsändare är ett viktigt verktyg för att komma åt bilbrottsligheten. Tack vare det välutbyggda GPS-systemet finns stora möjligheter att spåra var bilar befinner sig och följa deras väg genom appar i mobilen eller via datorn. Spårsändare är inbyggda i många nyutvecklade bilar, men de kan även köpas via försäkringsbolag och i hemelektronikbutiker. Många nya bilar har också inbyggda SIM-kort som Polisen kan spåra med rätt teknik och befogenheter. Kravet för att använda den här typen av utrustning i Polisens underrättelse och utredningsarbete är att brottet ger minst två års fängelse, vilket är mycket ovanligt i fråga om bilbrott.

”För att få ut full effekt av den kommande lagstiftningen krävs det att tullen får mer resurser.”

Tjänsteperson på Tullverket i intervju för Bilbrottsbarometern

Bättre möjligheter att använda teknisk utrustning skulle effektivisera kampen mot bilbrottsligheten och de kriminella nätverken, menar Polisen. Detta har man sett genom kontakter med internationella samverkanspartners i andra drabbade väst-europeiska länder. Både Polisen och försäkringsbranschen har framfört krav på att underlätta informationsinhämtningen från inbyggda spårsändare och SIM-kort vid misstänkt brottslighet.

Källor

Larmtjänst.

Svensk Försäkring.

Brottsförebyggande Rådet (Brå).

Eurostat.

Finans Norge.

Danmarks statistik.

Trafikförsäkringscentralen, Finland.

Attitydundersökning om bilbrott, genomförd av Syno International på uppdrag av If.

Intervjuer med representanter från Polismyndigheten, Tullverket, Svensk Försäkring, Larmtjänst, Carfax och försäkringsbolaget If.

If är Nordens största skadeförsäkringsbolag med
cirka 3,7 miljoner kunder i Norden och Baltikum.
If försäkrar drygt var fjärde bil i Sverige.

