



Bilbrottsbarometern 2022

Statistik, trender och åtgärdsförslag



Innehåll

Inledning	3
Lägesbeskrivning 2022	4
Fem prioriterade åtgärder för minskad bilbrottslighet	6
Case: Katalysatorstöld	8
Fakta om bilbrott	9
Nordisk utblick	13
Internationella brottsnätverk	14
Stöldmetoder	15
Case: Bildelsstöld	16
Svenskar och bilbrott	17
Case: Bilstöld	20
Brottsbekämpning	21
Myndigheternas ansvar och befogenheter	23
Övriga åtgärdsförslag för minskad bilbrottslighet	25

Om rapporten

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

Foto omslag och där inget annat anges : Larmtjänst

Postadress
If Skadeförsäkring AB
106 80 Stockholm

Kontaktperson
Kristian Hultqvist
kommunikationschef
kristian.hultqvist@if.se
0739 80 63 56

Inledning

Bilbrott är ett stort problem och har varit det länge. Det påverkar enskilda människor, polisen, försäkringsbranschen och skapar otrygghet i samhället i stort. De flesta känner någon som blivit bestulen på sin bil eller delar av den.

Bilbrottsligheten har också förändrats. Det var länge sedan bilar stals genom att någon bände upp dörren eller krossade rutan för att sedan tjuvkoppla bilen. Idag är stölderna betydligt mer sofistikerade och högteknologiska, och framför allt är de en viktig inkomstkälla för organiserad brottslighet. Internationella brottsnätverk har etablerat en mer eller mindre permanent närvaro i landet och står i dag för en majoritet av bilbrottsligheten. Genom att utnyttja lagstiftning, myndigheters prioritering och den senaste teknologin kan de begå brott relativt ostört i Sverige. Dessa brott kostar enbart försäkringsbranschen mellan 600 och 800 miljoner kronor varje år, men innebär en ännu större skada på samhället i stort.

Sett över de senaste tio åren har den totala mängden bilbrott minskat. Den nedåtgående kurvan har successivt planats ut, men 2020 skedde ett tydligt trendbrott då antalet anmälda brott ökade för första gången sedan 2015.

Under 2021 har utvecklingen fortsatt i samma riktning. Trenden kan nästan uteslutande kopplas det stigande antalet katalysatorstölder. Sverige har, tillsammans med Storbritannien, seglat upp som ett av de värst drabbade länderna i världen. På två år har antalet katalysatorstölder ökat med över 10 000 procent.

Bilbrottsbarometern är en årlig rapport från försäkringsbolaget If som sammanställer aktuell statistik och redovisar trender inom bilbrott i Sverige. Vi presenterar också ett antal åtgärdsförslag som kan bidra till att minska bilbrottsligheten och motverka brottsnätverkens närvaro i landet, både på kort och lång sikt. Rapporten utgår från offentlig statistik från myndigheter och försäkringsbranschen samt en attitydundersökning bland svenska folket. Vi har även talat med poliser, bilåterförsäljare och experter inom försäkringsbranschen för att ge en så heltäckande bild som möjligt och få insikter om hur vi kan komma tillrätta med problemen och stoppa de internationella stöldligorna.

Lägesbeskrivning 2022

Fortsatt dramatisk ökning av katalysatorstölder

Katalysatorstölderna, som tog rejäl fart under 2020, har fortsatt att öka under 2021. Enligt försäkringsbranschens organisation Larmtjänst anmäldes 7 670 skadefall till försäkringsbolagen under 2021 – en ökning med 141 procent jämfört med föregående år. Den branta kurvan bör ses i ljuset av att katalysatorstölder ökade med över 4 000 procent mellan 2019 och 2020. På två år är ökningen över 10 000 procent. Enligt Larmtjänst är nu Sverige, tillsammans med Storbritannien, bland de värst drabbade länderna i världen.

Polisens egen statistik över katalysatorstölder bekräftar den dramatiska utvecklingen. Under 2021 anmäldes 10 075 fall – en ökning med 186 procent jämfört med föregående år.

De många katalysatorstölder har lett till rekordhöga skadekostnader för försäkringsbolagen. Mellan 2020 och 2021 ökade kostnaderna med 132 procent till 152 miljoner kronor.

En annan konsekvens är reservdelsbrist och ovanligt långa väntetider hos verkstäderna. Drabbade bilägare kan få vänta flera månader på att få en ny katalysator.

Färre bilstölder – men större andel bilar återfinns aldrig

Antalet bilstölder har fortsatt minska under 2021. Det visar såväl Brå:s statistik över anmälda biltillgrepp som Larmtjänst statistik över efterlysta bilar.

Samtidigt syns en tydlig ökning av andelen efterlysta bilar som aldrig hittas. 24 procent av alla bilar som efterlystes under 2021 återfanns aldrig, vilket är den högsta siffran någonsin. Det var framför allt dyrare bilmodeller som försvann. En möjlig förklaring till utvecklingen, enligt Larmtjänst, är att antalet efterlysta bilar där man misstänker kreditbedrägeri – fall där bilarna ofta försvinner utomlands – har ökat under 2021.

Nytt stöldmönster

Under året har Larmtjänst även noterat ett nytt stöldmönster som innebär att ett stort antal bilar av samma märke stjäls under en kort period. Efter en tid sker nya, liknande stöldräder, men då har gärningspersonerna siktet inställt på ett helt annat bilmärke. Det nya stöldmönstret tyder på att ligorna har professionaliserats ytterligare och arbetar mer systematiskt än tidigare.

Dessutom noterar polisen och Larmtjänst att stöldmetoderna blir alltmer tekniskt avancerade, och att de kriminella ligorna ständigt utvecklar nya tillvägagångssätt i jakten på bilar och bildelar.

Elbilar än så länge förskonade

Trots att elbilar blir allt vanligare är de fortfarande relativt förskonade från bilbrott. Under 2021 har det varit ett fåtal anmälningar om stulna laddkablar. Stölder av hela bilar är också sällsynt. Men både polisen och försäkringsbolagen räknar med att elbilar, och i synnerhet elbilsbatterier, kommer att bli alltmer attraktiva för stöldligor i takt med en växande efterfrågan.

Bilbrottslighet får lägre prioritet

Enligt polisen står de internationella brottsnätverken för uppskattningsvis 90 procent av alla stölder av bilar, bildelar, båtmotorer och jordbruksmaskiner i Sverige. Polisen bedömer att just den här typen av brottslighet kommer att öka såväl i omfattning som frekvens under de närmaste åren. Men i takt med att dödligt skjutvapenvåld och annan allvarlig brottslighet ökade under 2021 fick bilbrottsligheten allt lägre prioritet. Polisens resurser gick i stor utsträckning till annat än att bekämpa kriminella stöldligor.

"I konkurrens med pågående brott och alla skjutningar så får hanteringen av de här brotten stå tillbaka. Vi ska inte förvänta oss någon förändring under 2022. Vi försöker med de små medel vi har."

Polis i intervju för Bilbrottsbarometern.

Lagändringar

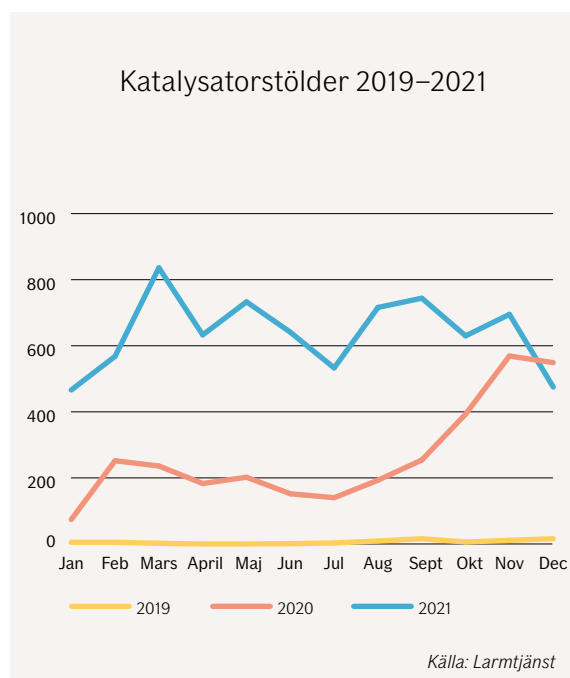
Den 1 mars 2021 infördes en straffskärpning och lagändring för att komma åt organiserad och systematisk brottslighet. Polisen bedömer dock att den nya lagen främst kommer att ha effekt vid systematiska butiksstölder eller brott med lägre straffvärde, och begränsad effekt på bilbrottslighet.

En annan viktig lagändring under året var att Tullverket fick nya befogenheter att beslagta stulet gods. Åtgärden har dock bedömts som verkningslös eftersom det saknats tydliga instruktioner att genomföra utförselkontroller inriktade på stöldgods. Man har inte heller tillfört resurser för att möjliggöra en prioritering av utförselkontroller.

Hög kännedom – men få svenskar skyddar sig mot bilbrott

Det finns en hög kännedom om bilbrottslighet hos svenska folket, både om katalysatorstölder och de nya, avancerade elektroniska stöldmetoderna. Men attitydundersökningen som If har låtit genomföra visar samtidigt att förhållandevis få bilförare reflekterar över risker eller vidtar särskilda åtgärder för att skydda sig.

Undersökningen visar också att mer än varannan svensk bilförare skulle klara max en vecka utan bil utan att det skulle få stora negativa konsekvenser i deras vardag. Detta bör ställas i relation till ökningen av antalet katalysatorstölder och de ovanligt långa väntetiderna hos verkstäderna som kan innebära att man inte återser sin bil på flera månader.



Fem prioriterade åtgärder för minskad bilbrottslighet

1. Granska utgående gods

2021 fick Tullverket nya befogenheter att stoppa stulet gods, en lagstiftning som tyvärr inte givit de resultat man hoppades på.

Regeringen bör ge ett tydligt uppdrag till Tullverket att genomföra utförselkontroller inriktade på att hitta stöldgods samt att rapportera statistik med resultaten av dess granskningar.

Regeringen bör öka anslaget till Tullverket för att ha resurser att göra utförselkontroller. Även polisen bör få utökade resurser för att bidra till kontroller i gränsnära områden.

Tullen behöver de resurser som krävs då polisen endast kan agera utifrån misstanke och inte utföra stickprovskontroller.

2. Försvåra för bilbrottslingar att hitta attraktiva stöldobjekt

I det svenska vägtrafikregistret, även kallat bilregistret, finns all information om bilmodeller, ägare och adress helt öppet. Öppenheten gör att bilbrottslingar enkelt kan hitta de bilar de söker och exakt var de finns lokaliserade. En begränsning av öppenheten skulle göra stor skillnad.

Regeringen bör ge ett myndighetsuppdrag till Transportstyrelsen att införa ett system med licens för privata aktörers tillgång till vägtrafikregistret. Licens ska kunna ges till exempelvis försäkringsbolag, parkeringsbolag och bilhandlare och andra som har legitima skäl att använda registret. Slagningar i registret ska registreras, för underlätta utredning av stulna bilar och stävja missbruk av registret. I uppdraget bör också ligga att överväga vilken information i registret som eventuellt bör hållas hemlig, även för de aktörer som tilldelats licens.

3. Utred möjlighet till en nationell gränsmyndighet

Utökad myndighetssamordning har varit effektiv på andra brottsområden. För att komma till bukt med bilbrottslighet krävs ett nytt tänk och nya samarbetsformer där man ser till systematiken och helheten – och framför allt uthållighet.

Polisen bör inrätta en särskild nationell bilbrottsgrupp som bygger upp kompetens kring bilbrotten och brottsnätverken. Gruppen bör ges ett samlat ansvar för spaning, analys och utredning så att de bygger upp en kompetens över tid. Gruppen bör ge i uppdrag att samarbeta med försäkringsbranschen och andra externa aktörer.

Regeringen bör tillsätta en utredning om en nationell gränsmyndighet, baserad på erfarenheter från andra länder. En ny myndighet ska vara organiserad utifrån helhetstänk och inte silos, där man har gemensam underrättelse, information och jobbar gemensamt med de befogenheter man har.

Att skapa en gränsmyndighet kommer att ta tid. På kort sikt – omedelbart – bör polisen, tullen och Kustbevakningen i betydligt större utsträckning samarbeta nära och på ett uthålligt sätt vid gränskontrollerna.

Regeringen bör säkerställa att budgetanslagen till myndigheterna medger att ovanstående satsningar kan göras.

4. Inför hårdare straff för bilbrott

Dagens straff är för låga och fängelsevistelse i Sverige är kortare än i andra länder och avskräcker därför inte tillräckligt mycket från brottslighet. När bilbrottslingar väl blir fällda är det oftast för enskilda brott, där påföljden är låg.

Regeringen bör tillsätta en utredning för att höja straffsatserna för bilbrott. Utredningens direktiv bör inkludera förslag på hur påföljd ska kunna skärpas vid organiserad bilbrottslighet, till exempel (som i Norge) att medlemskap i ett internationellt brottnätverk automatiskt leder till ett strängare straff.

För att stärka rättskedjan bör åklagare och domstolar ta större hänsyn till att bilbrott begås inom ramen för organiserade kriminella nätverk. Det är nödvändigt att se hur olika brott hänger ihop och hantera dem som sammanhängande delar. Den lagändring som trädde i kraft den 1 mars 2021 och som lyfter in systematiken vid brott tydligare är positiv. I de fall där polisen kan bevisa att stölderna skett i organiserad form, är grova och där det finns internationella kopplingar bör ministrarffet höjas för att vara avskräckande.

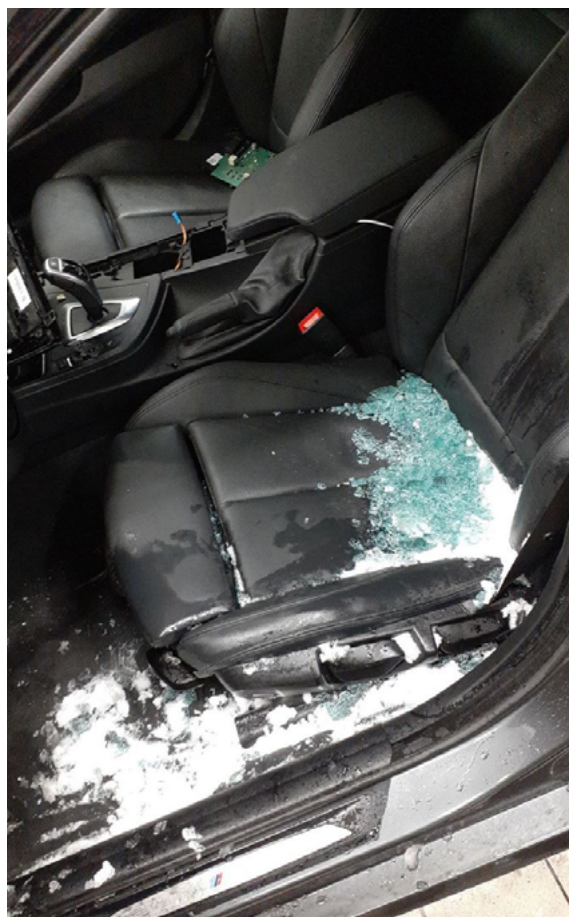
5. Ge Tullverket och polisen befogenheter att använda tillgänglig modern teknik

Genom att använda scanningverktyg i hamnar, automatisk avläsning av registreringskyltar och tekniska verktyg för att hitta störsändare kan stöldgods och stöldligor upptäckas. Det finns i dag en outnyttjad resurs i form av tekniska hjälpmedel som underlättar för myndigheter vid brottsutredningar och brottsförebyggande insatser.

Regeringen bör, i dialog med Tullverket och polisen, utreda vilka justeringar av lagstiftning och reglering som krävs för att myndigheter och näringsidkare ska tillåtas använda mer teknisk utrustning vid fler tillfällen. Det skulle effektivisera myndigheternas arbete och innebära att Sverige hamnar i nivå med övriga Västeuropa på området, vilket kan avskräcka stöldligor.

"Om vi fick möjlighet att använda den moderna tekniken och samköra register i brottsutredande syfte skulle den effekten motsvara mer än en fördubbling av hela poliskåren och effektivisera polisens arbete. Låt tekniken göra jobbet istället för att ha manuella kontroller."

Polis i intervju för Bilbrottsbarometern.



**Sandra drabbades av katalysatorstöld
– bilen fastnade på verkstaden**

”Som att få en hink med kallvatten över huvudet”

Sandra Douglas var på väg till julfirandet – med klappar, mat och fyra förväntansfulla barn – när hon upptäckte att någon sågat av katalysatorn på familjens bil.

– Vi var så himla nöjda med att för en gångs skull vara i tid, så det var som att få en hink med kallvatten över huvudet. Men den verkliga kallduschen kom några dagar senare, när hon insåg att bilen skulle vara fast på verkstaden i flera månader.

För familjen Douglas bestående av två vuxna, två hundar och fyra barn mellan 3 och 14 år är två fungerande bilar en förutsättning för att få ihop vardagspusslet med jobb och skjutsande till olika aktiviteter. Även på julafton 2021, när hela familjen inklusive två svärföräldrar skulle ta sig till julfesten på andra sidan stan, hängde logistiken på bilarna. Men planeringen – och julstämningen – kom av sig tvärt.

– När jag gick ut såg jag att det låg en mattniv i snön mellan våra bilar på uppfarten. Först tänkte jag att det handlade om skadegörelse, att någon hade förstört vår bil, men efter en stund förstod vi att det var katalysatorn som var stulen. När vi startade motorn lät den som en traktor, säger Sandra och fortsätter:

– Jag minns att jag kände en slags hopplöshet där och då. Barnen var jättetaggade och vi var så himla nöjda med att vi för en gångs skull var i tid, så det var som att få en hink med kallvatten över huvudet. Och det var helt utan vetskap om vilka långtidseffekter det här skulle få.

Medan övriga familjen fick hjälp av släktingar att ta sig till julfesten tvingades Sandra kontakta polis och försäkringsbolag och anmäla händelsen.

– Jag förstår att brottslingar inte tar hänsyn till vilket datum det är, men ska man ställa till det rejält för människor så ska man göra det en sådan här dag.

Julfirandet blev av, trots allt, men under mellandagarna kom nästa chock. Verkstaden antydde att



Foto: If

Sandra och hennes man inte skulle få återse sin bil på flera månader. Tolv andra stod framför i kön till en ny katalysator, och någon prognos för när just deras bil skulle bli klar gick inte att få.

– Jag hade trott att det handlade om några veckor, och det klarar vi ju, tänkte jag. Men i kontakten med verkstaden förstod jag att det här inte skulle få en vettig lösning.

– Att låna eller hyra en bil för att få ihop vardagspusslet är väl okej när man har en tidshorisont att förhålla sig till, men någon sådan har vi inte just nu. Det verkar som att vi får vara glada om vår bil är körklar före sommaren.

Utöver de rent praktiska konsekvenserna har katalysatorstölden skapat en otrygghet.

– Jag är ofta ute och går med mina hundar, så jag ser mycket vad som händer i området, och man blir ju inte mindre misstänksam efter att ha varit utsatt för stöld. Jag märker att jag tittar efter bilar som kör förbi som ser lite märkliga ut, säger Sandra.

– Det verkar som om att vi får vara glada om vår bil är körklar före sommaren.

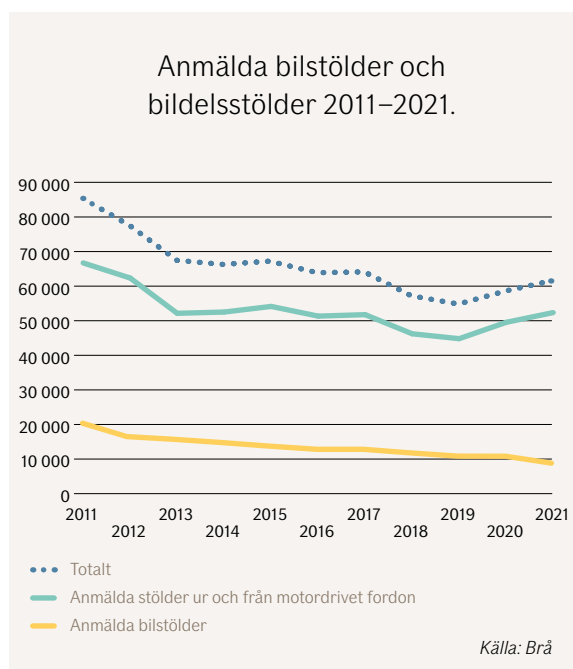
Hon tänker även på tjuvarna – och hur hon hade kunnat stoppa dem.

– Jag har förstått att de inte får så mycket pengar för en katalysator, det handlar visst bara om några tusenlappar. Så jag önskar att de hade knackat på min dörr i stället, och då hade jag gett dem de där tusenlapparna bara de hade låtit vår bil vara ifred. ■

Fakta om bilbrott

De senaste två åren har det totala antalet anmälda bilbrott i Sverige ökat. Det är ett tydligt trendbrott då anmälningarna har minskat under de senaste tio åren. Mellan 2011 och 2021 sjönk den totala mängden anmälda bilbrott från ca 86 800 till ca 61 300, visar siffror från Brå.

Den nedåtgående kurvan har successivt planats ut, men 2020 bröts alltså trenden då antalet anmälda brott ökade väsentligt för första gången sedan 2015. Under 2021 har utvecklingen fortsatt i samma riktning. Trenden kan nästan uteslutande kopplas till det stigande antalet bildelsstölden.



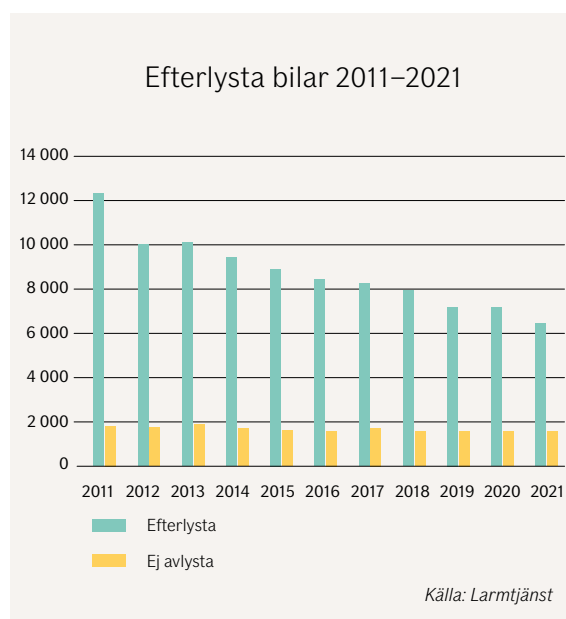
Bilstölden

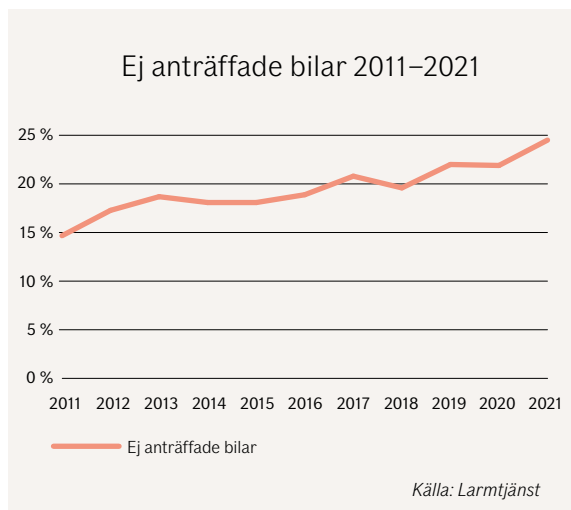
Antalet bilstölden – ”biltillgrepp” i juridisk mening – har minskat successivt sedan slutet av 1990-talet, när de flesta nytilverdade bilar utrustades med elektroniska startspärrar som omöjliggjorde en traditionell tjuvkoppling.

Nedgången har fortsatt under det senaste decenniet. Under 2021 anmäldes 8 938 biltillgrepp, vilket är en minskning med tolv procent jämfört med föregående år (10 101) och 56 procent jämfört med för tio år sedan då motsvarande siffra var 20 095.

Trenden syns även i statistiken över efterlysta fordon som försäkringsbranschens organisation Larmtjänst publicerar årligen. Under 2021 efterlystes 6 430 bilar, vilket är en minskning med tio procent jämfört med föregående år (7 173) och 48 procent jämfört med för tio år sedan då motsvarande siffra var 12 309. De efterlysta bilarna fanns framför allt i polisregionerna Stockholm, Syd och Väst.

Å andra sidan märks en tydlig ökning när det gäller andelen efterlysta bilar som aldrig hittas. Bland de bilar som efterlystes under 2021 var det så många som 24 procent som aldrig anträffades, vilket är den högsta siffran någonsin. En möjlig förklaring till utvecklingen, enligt Larmtjänst, är att antalet efterlysta bilar där man misstänker kreditbedrägeri – fall där bilarna ofta försvinner utomlands – har ökat under 2021. Det är framför allt dyrare bilmodeller med hög status som försvinner och aldrig anträffas igen. De bilar som faktiskt hittas har ofta rensats på värdefull utrustning och är i princip obrukbara.





Exakt vilka bilar som stjäls avgörs på den svarta marknaden och styrs i hög grad av tillgång och efterfrågan. Utvecklingen följer både ett allmänt "bilmode", dvs vilka modeller som har hög status och är eftertraktade, och hur lätt eller svår bilen är 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.

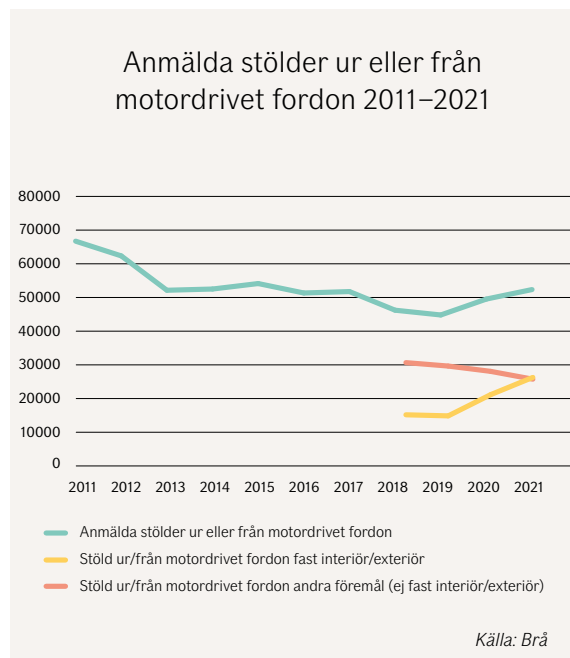
Elbilar stjäls i betydligt lägre utsträckning än jämförbara bensin- och dieslbilar. En möjlig förklaring är den moderna tekniken. Vissa modeller kopplar upp sig automatiskt och identifierar sig mot mot externa laddare, vilket gör dem svåra att stjäla. En annan tänkbar förklaring är låg efterfrågan till följd av dåligt utbyggd laddinfrastruktur på mottagarmarknaden.

Få biltillgrepp personuppklassas

Då en person lagförs för ett brott genom antingen åtal, strafföreläggande eller åtalsunderlåtelse kallas det att brottet har "personuppklassats". Under 2020 personuppklassades knappt sex procent av alla biltillgrepp, en siffra som har varit relativt oförändrad under de senaste tio åren, visar Brå:s statistik. (Statistik för 2021 ännu ej publicerad)

Bildelsstöld

Under tioårsperioden 2011–2021 har brotten som kallas "stöld ur och från fordon" minskat. Men sedan 2018, då Brå i sin statistik började skilja på stöld av fast interiör/exteriör (t.ex. ratt, strålkastare), och lösa föremål (t.ex. mobiltelefon, bagage), står det klart att stöld av fasta delar är ett kraftigt växande problem. Under 2021 anmäldes 26 441 stöld av fasta bildelar, en ökning med 24 procent jämfört med föregående år och hela 73 procent sedan 2018. Utvecklingen har en nära koppling till de senaste årens dramatiska ökning av katalysatorstöld.



En intressant trend som rapporteras från Storbritannien och som även har börjat dyka upp i Sverige är stöld av laddkablar till elbilar. De flesta elbilar har en laddkabel för flera tusen kronor i bagaget eller frunken. Dessa är lätta att sälja, antingen som laddkablar eller för metallvärdet. Polisen och försäkringsbolagen bedömer att dessa brott kommer att öka framöver.

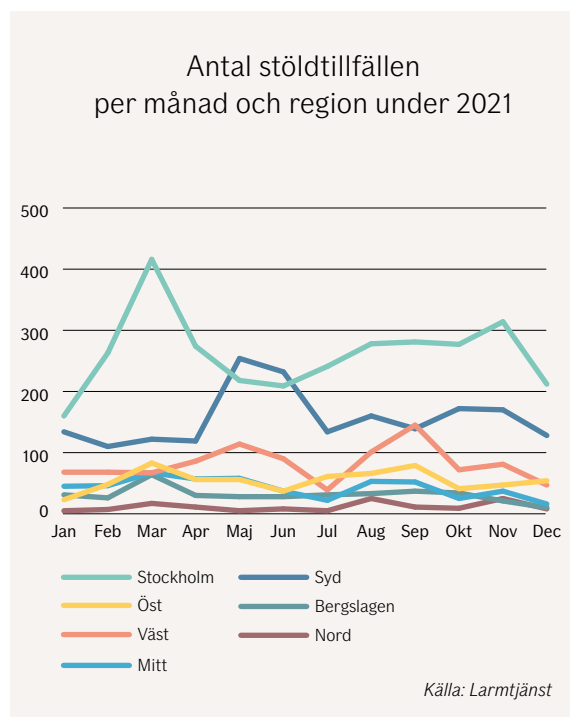
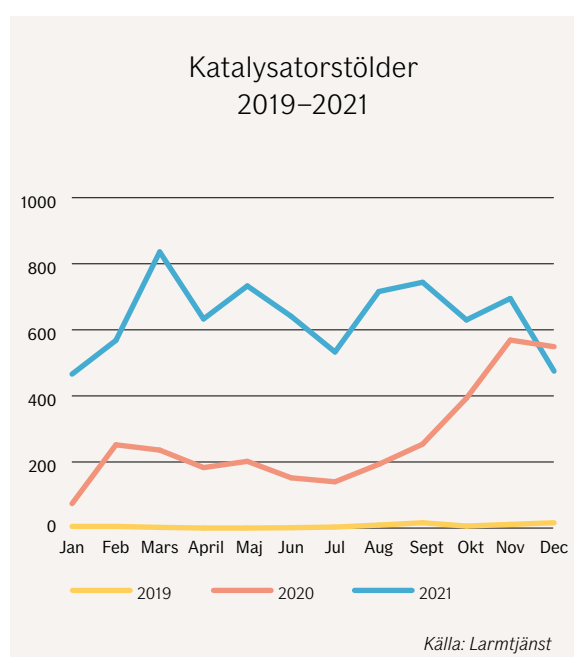
Katalysatorer

Enligt Larmtjänst, som började följa katalysatorstölderna noga då fenomenet tog rejäl fart, anmäldes 7 670 fall under 2021. Det är en ökning med 141 procent jämfört med 2020. Den branta kurvan bör ses i ljuset av att katalysatorstölderna ökade med över 4 000 procent mellan 2019 (74 fall) och 2020 (3 179 fall). På två år är ökningen över 10 000 procent.

Precis som med bilstölderna drabbar katalysatorstölderna framför allt Stockholmsregionen, följt av polisregionerna Syd och Väst. Tittar man närmare på vilken tidpunkt på året stölderna skedde syns en tydlig topp i mars månad, och en liten nedgång i december 2021, sannolikt kopplat till sjunkande råvarupriser.

Av de 7 670 registrerade stölderna var 1 106 av de utsatta bilarna tillverkade 1999 eller tidigare. Det verkliga antalet är sannolikt större då äldre bilar ofta bara har trafikförsäkring och därmed inte anmäls till försäkringsbolag i samband med stöld.

Det var inte bara Larmtjänst som noterade rekordmånga katalysatorstölder under 2021. Polisens egen statistik bekräftar den dramatiska utvecklingen. Under året anmäldes 10 075 katalysatorstölder, en 186-procentig ökning jämfört med föregående år (3528). I polisens statistik ingår även stölder av katalysatorer från fordon som saknar försäkring för dessa stölder.



Vid katalysatorstölder är det inte själva katalysatorn tjuvarna vill åt, utan de ädelmetaller som kan utvinnas och säljas vidare. Främst rör det sig om platina, palladium och rodium, där priserna på de två sistnämnda metallerna nått rekordnivåer de senaste åren. Palladium kommer nästan uteslutande från Ryssland och sanktionerna väntas leda till en global brist på palladium och kraftigt ökande råvarupriser, vilket riskerar att leda till en ytterligare ökning av dessa stölder.

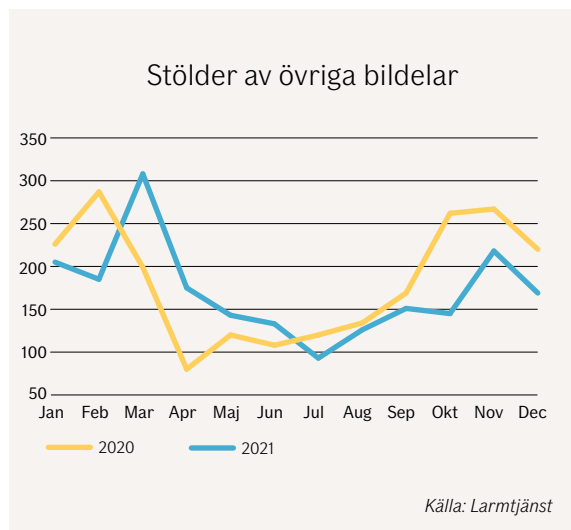
Gärningspersonerna tycks bevaka utvalda bilmodeller, och samma bilägare kan bli utsatt för katalysatorstölder flera gånger, ibland med bara några veckors eller månaders mellanrum. Vissa bilmodeller är också klart överrepresenterade i statistiken. Vad gäller gärningspersonerna finns uppgifter om att både internationella ligor och inhemska brottslingar ligger bakom stölderna.

En bidragande faktor till utvecklingen, utöver rekordhöga priser på ädelmetaller, är det faktum att dessa brott har låg personuppläringsgrad. De internationella brottsnätverken gör kvalificerade marknadsanalyser och ser att katalysatorstölder ger hög avkastning till låg risk. Katalysatorer är även svåra att identifiera och koppla till en specifik bil, vilket innebär att få gärningspersoner lagförs när stulna katalysatorer väl anträffas.

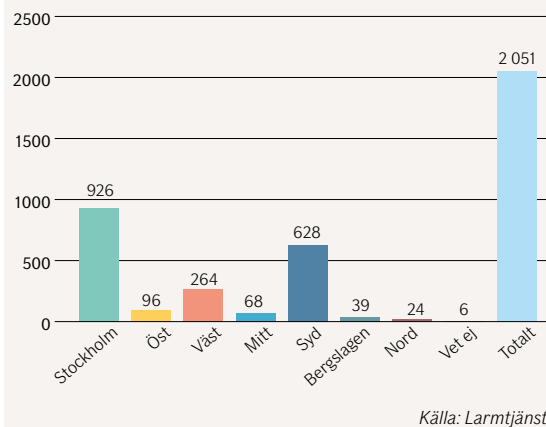
Katalysatorstölderna innebär problem både för bilägare och försäkringsbolag. Den värst drabbade bilmodellen är vanligtvis 10–15 år gammal och har ett värde på omkring 50 000 kronor. Att ersätta en katalysator till en sådan bil kostar ca 15 000–20 000 kronor, och vid upprepade katalysatorstöld kan skadekostnaden överstiga bilens värde relativt snabbt. Det är också vanligt att ägaren bara har trafikförsäkring och därmed inte kan få ersättning för en ny katalysator. När kostnaden för en ny katalysator motsvarar nära hälften av bilens värde väljer många bilägare att skrota en i övrigt fullt duglig bil.

Övriga bildelar

Under 2021 rapporterades även många andra fall av bildelsstöld än katalysatorer. Enligt Larmtjänst som följer utvecklingen av särskilt stöldbegärliga delar – rattar/airbags, navigationssystem och strålkastare – inträffade 2 051 stöld av just dessa slag. Det är en minskning med sex procent jämfört med föregående år. Siffran speglar den generella nedgången av stöld- och tillgreppsbrott under 2021, som enligt Brå sannolikt är en effekt av pandemin.



Övriga bildelar: stöldtillfällen per månad och region under 2021



Personupplklaringsprocenten för bildelsstöld är ännu lägre än vid helbilsstöld. Under 2020 var det bara 0,9 procent av alla brott i kategorin ”stöld ur och från motordrivet fordon” som kunde knytas till en gärningsperson (siffror för 2021 ännu ej redovisade av Brå). För fasta bildelar var siffran ännu lägre, 0,7 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 upplklaringsgrad. Den låga risken att lagföras i kombination med stöldgods som ger stor avkastning har gjort bilbrott till en mycket lukrativ verksamhet för brottsnätverken.

Ett tydligt exempel på utmaningarna var när Malmöpolisens i mars 2021 gjorde ett rekordbeslag på över tusen katalysatorer. Sju personer greps misstänkta för grovt häleri, men de kunde inte knytas till stölderna och släpptes senare, dock fortfarande misstänkta för att ha hanterat godset.

Nordisk utblick

Norge

Norge är betydligt mindre utsatt för bilstöld än Sverige. 2021 noterades omkring 1800 bilstöld. För stöld ur eller från motordrivna fordon ligger motsvarande siffra på omkring 4500 under 2021. Och även om Norge också ser en ökning av katalysatorstöld är uppgången inte i närheten av den som har skett i Sverige. Det beror delvis på att Norge har ett gynnsamt geografiskt läge i förhållande till de internationella brottsnätverkens vanligaste inreseruter. Landgränsen mot Ryssland utgör endast cirka 20 mil, men i övrigt fungerar Sverige och Finland mer eller mindre som en buffert för inresande stöldligor — för att ta sig till Norge behöver man i princip korsa två gränser. Det medför en ökad risk.

En ytterligare möjlig förklaring till de relativt låga siffrorna är landets högre straffnivåer och den så kallade ”maffiaparagraf” som infördes 2003 för att komma åt organiserad brottslighet. Konkret innebär lagen att de brott som kan knytas till organiserad brottslighet automatiskt ska bestraffas dubbelt, 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.

Finland

Finland har till skillnad från Norge ett ogynnsamt geografiskt läge i förhållande till Sverige. Ryssland gränsar i öst och avståndet till de baltiska staterna är lika långt som Sveriges avstånd till motsvarande länder. Kriminella nätverk från Baltikum använder den baltiska routen in till Finland. Mellan EU-länderna Estland och Finland finns inte gränsbevakning (med undantag från perioden under covid-19) och det är relativt enkelt att ta färjan norrut till Finland. Trots detta har Finland ett långt ifrån lika stort problem med bilbrottslighet som i Sverige. År 2020 skedde omkring 6 500 biltillgrepp i Finland, enligt finska Trafikförsäkringscentralen.

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 fordonsbestånd 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.

Danmark

Efter Sverige är Danmark det nordiska land som har haft störst problem med bilbrott under senare år. Siffror från Danmarks statistik visar att omkring 5 500 stöld eller tillgrepp av bilar anmäldes i fjol. En trolig förklaring ligger i ett tillvägagångssätt som på senare år blivit allt vanligare i Danmark, nämligen så kallade ”leasing scams” eller leasingbedrägerier. Ett exempel på hur dessa bedrägerier kan gå till är att en person hyr en bil från en hyrbilsfirma, för att sedan försvinna ut ur landet med bilen och oidentifiera den med en ny så kallad VIN-kod. På så sätt kan de stulna hyrbilarna sedan återföras till Danmark och säljas till en leasingfirma, varifrån samma förfarande sedan kan upprepas. Det här innebär att en och samma bil därför kan registreras som flera saknade fordon i statistiken. Anträffas sedan bilen räknas det som att enbart en av de efterlysta bilarna anträffats, eftersom det är mycket komplicerat att koppla flera VIN-koder till en och samma bil.

Närvaron av internationella brottsnätverk uppges i Danmark vara av mer tillfällig karaktär än i Sverige. Ett exempel på detta är när polisen i Sverige runt 2017 och 2018 ökade sin aktivitet och genomförde flera insatser mot stöldligorna. Flera brottsliga nätverk valde då att istället rikta in sig på bilstöld i Danmark, vilket ledde till en tillfällig ökning av antalet bilbrott där. Det här är också ett tydligt bevis på att brottsnätverken förflyttar sig över landsgränser när deras verksamhet utsätts för en ökad granskning av ordningsmakten i ett land.

Internationella brottsnätverk

Polisen bedömer att de internationella brottsnätverken står för uppskattningsvis 90 procent av alla stölder av bilar, bildelar, båtmotorer och jordbruksmaskiner i Sverige. Samtidigt menar polisen att just den här typen av brottslighet kommer att öka i såväl omfattning som frekvens under de närmaste åren. Stöldligornas närvaro leder sannolikt också till en ökning av andra brottstyper, och de samverkar i allt högre 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 i landet där brottet begås.

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

För att undvika höga straff låter stöldligorna ej tidigare dömda eller yngre gärningspersoner begå merparten av brotten. På så sätt utnyttjas systemet med straffrabatter för yngre gärningspersoner och förstagångsförbrytare. En 15-åring avtjänar enligt rådande praxis endast en femtedel av tiden som en 21-åring avtjänar 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 ”svarthotell”, hos ankarpersoner eller i hyrda stugor eller gårdar. Här förvaras också stöldgodset innan det förs ut ur landet, såvida det inte är av högre värden. Då göms det på mellanlagringsplatser utomhus eller i lagerlokaler som garage och verkstäder, där även nedmontering av fordon och omidentifiering av stöldgods sker. När godset transporteras ut ur landet används ofta så kallade störsändare för att förhindra att GPS-sändare avslöjar var godset finns. Störsändare är förbjudna i Sverige.

Stöldligorna använder sig ofta av flera olika gärningspersoner för rekognosering, stöld, demontering, häleri, smuggling osv 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, reläattack och stölder där ingen skadeanmälan gjorts.

Direkt användning av en stulen nyckel utgör cirka två av tio stölder. Utökade stöldskydd i bilar är naturligtvis positivt, men leder samtidigt till att bilnycklar allt oftare är det främsta bytet vid bostadsinbrott. Det leder troligtvis till en ökad oro hos bilägare att utsättas även för bostadsinbrott.

Reläattack

”Keyless-system” har blivit mer eller mindre standard i nytilverdade 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.

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 (KPD)

Key Programming Tools är små verktyg som går att köpa på nätet, och produkten i sig är inte olaglig. Genom att koppla in verktyget i i diagnosuttaket/OBD-uttaket, som verkstäder använder, till en specifik keyless-bilmodell, kan man skapa en helt ny nyckel till bilen. Kopieringen 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 öppet bilregister är det lätt att åka till bilägarens adress och göra 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. Det statliga forskningsinstitutet RISE slår fast att de störsändare som används av kriminella slår ut samtliga spårsändare som finns på marknaden.

Biltjuvarna slog till precis utanför huset

”Jag hade ju kunnat stöta ihop med dem”

Erik Sunesson har alltid känt sig trygg i villaområdet utanför Lund – tills en tidig decembormorgon förra året då okända gärningsmän kraschade rutan på hans bil och stal dyrbar utrustning, precis utanför hans bostad.

Vanligtvis ställer Erik väckarklockan på 04.00 för att hinna köra från hemmet i Lund till sin arbetsplats i Köpenhamn, där han jobbar som flygtekniker. Men just den här dagen var han ledig och kunde ta sovmorgon.

– Det var nog lika bra det, annars vet man inte vad som hade kunnat hända. Jag hade ju kunnat stöta ihop med tjuvarna, säger han.

Vid 04-tiden på morgonen tog sig någon eller några in i hans bil som stod parkerad på gatan utanför villan. Gärningsmännen kraschade rutan, kopplade ur billarmet, tog ratten och head up-displayen och försvann från platsen.

– Jag fick höra i efterhand att grannarna hade vaknat av larmet och tittat ut, men de såg ingenting så de gick och lade sig igen. Först flera timmar senare, när en förbipasserande ringde på och påtalade att en bildörr stod öppen, blev Erik medveten om inbrottet i hans bil.

– Jag blev först paff, sen blev jag irriterad eftersom jag är så beroende av bilen för att komma till och från jobbet. Men jag kände också en maktlöshet, att jag inte kan göra något, och det var nog det värsta, säger han. Erik polisanmälde händelsen och kontaktade försäkringsbolaget som ordnade med bärgning och lånebil de första dagarna. Senare kunde han lösa resorna till och från jobbet genom en vän som också pendlar till Köpenhamn.



Foto: André de Loïsted

– Jag blev först paff, sen blev jag irriterad eftersom jag är så beroende av bilen för att komma till och från jobbet.

– Det mesta har löst sig bra. Bilen är snart klar på verkstan, och jag är glad att jag har en försäkring som täcker utgifterna, konstaterar han en dryg månad efter händelsen.

Men otryggheten i det lugna villaområdet utanför Lund har ökat, och Erik funderar på olika åtgärder för att skydda sig mot brott framöver.

– Jag har inte varit orolig förut, vårt bostadsområde har varit förskonat från den här typen av händelser. Men nu måste jag ändra mina rutiner och tänka i nya banor. Jag kommer att köpa en rattkrycka och kanske även sätta upp en kamera på huset, för jag tror tyvärr att det här kan hända igen, avslutar han. ■

Svenskar och bilbrott

En viktig nyckel i kampen mot bilbrottslighet är en ökad medvetenhet om hur brotten och riskerna ser ut, och hur man skyddar sig från att drabbas. För att få en djupare bild av svenska folkets vanor och attityder har If låtit genomföra en omfattande undersökning som kartlägger allt från oro och skyddsåtgärder till synen på brottsbekämpning.

Oro för bilbrott

Mer än varannan svensk (54 %) har någon gång varit orolig för att drabbas av bilbrott. De flesta känner oro minst en gång i månaden (29 %) och nästan lika många känner oro några gånger per år (26 %). Knappt en fjärdedel oroar sig aldrig (24 %).

Brå:s årliga nationella trygghetsundersökning NTU vittnar också om att många känner oro. Här svarar var fjärde person (24 %) att de oroar sig mycket eller ganska ofta för att bilen ska bli stulen eller utsättas för skadegörelse.

Den typ av bilbrott som oroar flest är skadegörelse. Många känner också en oro för att bilen ska bli stulen eller att någon ska bryta sig in och ta löst liggande föremål. Något färre oroar sig för att en yttre bildel, exempelvis backspegel eller katalysator, ska bli stulen eller att bildelar inuti bilen, som ratt eller navigationssystem, ska bli stulna.

Bilbrotten som oroar mest

1. Skadegörelse	52 %
2. Att bilen ska bli stulen	36 %
3. Att någon ska bryta sig in och ta löst liggande föremål	29 %
4. Att någon ska stjäla yttre bildelar	21 %
5. Att någon ska bryta sig in och stjäla inre bildelar	19 %

Nära hälften (45 %) av respondenterna pekar ut katalysatorer som särskilt stöldbegärliga för tjuvar som begår bilbrott i Sverige, vilket tyder på en hög kännedom om brottsutvecklingen. Samtidigt är det få som är oroliga att drabbas av katalysatorstöld sett i förhållande till den dramatiska ökningen av just dessa brott. Sex av tio (62 %) svarar att de sällan eller aldrig reflekterar över risken att någon kan stjäla katalysatorn på deras bil. En av fyra (24 %) gör det ibland och en mycket liten andel (6 %) gör det ofta.

Så många som sju av tio bilförare (72 %) känner till att tjuvar kan manipulera bilnyckels signal med hjälp av elektronisk utrustning. Men endast var tredje (34 %) reflekterar över risken att själva drabbas. Majoriteten (61 %) anger att de sällan eller aldrig tänker på risken att tjuvar kan manipulera signalen till deras bilnyckel. Majoriteten (60 %) av de bilförare som i undersökningen angett att de har så kallad keyless-funktion saknar signalskyddande förvaring till sin bilnyckel. En stor andel (43 %) av just dessa bilförare förvarar dessutom bilnyckeln i hallen. Sammantaget innebär det en högre stöldrisk eftersom tjuvarna kan stå utanför ytterdörren och fånga upp signalen.

Skydd mot bilbrott

De allra flesta försöker att skydda sig mot bilbrott, men metoderna varierar. Det vanligaste sättet är att kontrollera en extra gång att bilen är låst, vilket nära varannan har för vana att göra. Nästan lika många svarar att de skyddar sig genom billarm. Det är betydligt färre som ställer bilen i låst garage eller ser till att undvika oövakade platser. Att använda rattkrycka är mycket ovanligt. Drygt en av tio svarar att de inte gör någonting för att skydda sig mot bilbrott.

Så skyddar sig svenskar mot bilbrott

1. Kontrollerar alltid en extra gång att bilen är låst	46 %
2. Har billarm	42 %
3. Ställer alltid bilen i låst garage	21 %
4. Ställer aldrig bilen på oöversiktlig plats	19 %
5. Håller mig uppdaterad om bilbrott i närområdet via nyhetssidor/sociala medier	16 %
6. Deltar i grannsamverkan	14 %
7. Jag gör ingenting	12 %
8. Har kameraövervakning	10 %
9. Har signalskyddande förvaring för bilnyckel	9 %
10. Har rattkrycka	4 %

Billarm

Färre än hälften (44%) uppger att de vanligtvis reagerar på ett billarm genom att gå fram och ta reda på vad som händer. Nästan lika många (42 %) svarar att de inte gör något särskilt när de hör ett billarm.

Många väljer bort garaget

Att ha bilen i ett garage är en av de bästa skyddsåtgärderna mot bilbrott. Trots det väljer många som har privat garage att inte använda det. En fjärdedel uppger att de vanligtvis ställer bilen i sitt privata garage. Men nästan lika många väljer att ställa bilen utanför sitt privata garage. Respondenterna i den senare gruppen anger som förklaring att garaget används till annan förvaring eller att man tycker att det är enklare att ställa den utanför garaget.

Så parkerar svenskar bilen

1. I privat garage	25 %
2. Utanför privat garage (garageuppfart)	18 %
3. Parkeringsyta på tomten	18 %
4. Garage för boende i området	16 %
5. Allmän parkeringsplats utomhus	13 %
6. På gatan utanför bostaden	8 %
7. Allmänt parkeringsgarage	4 %

Konsekvenser av bilbrott

Ett bilbrott kan få en mängd olika negativa konsekvenser för den som drabbas, såväl praktiskt och ekonomiskt som känslomässigt. Värst, enligt svenska bilförare, är de ekonomiska konsekvenserna, men även praktisk hantering som kontakt med polis, försäkringsbolag och verkstad anses besvärligt. Att inte ha tillgång till sin egen bil, helt eller under en period, pekas också ut som en av de värsta konsekvenserna.

Konsekvenser som anses värst vid bilbrott

1. Att jag skulle drabbas ekonomiskt	51 %
2. Att jag skulle behöva hantera olika praktiska saker (polis, försäkringsbolag, verkstad m m)	47 %
3. Att jag inte skulle ha tillgång till min egen bil, helt eller under en period	43 %
4. Att jag skulle känna mig otrygg	31 %
5. Att jag skulle bli beroende av andra för att lösa transporter	27 %
6. Att jag skulle känna mig kränkt	24 %

En dryg tredjedel av bilförarna (36 %) anger att de skulle klara max tre dagar utan bil utan att det skulle innebära stora negativa konsekvenser för dem i vardagen. Drygt hälften (57 %) skulle klara sig max en vecka. En slutsats av detta är att få svenskar klarar de rekordlånga väntetiderna hos verkstäderna som uppstått i och med ökningen av katalysatorstölder.

Åtgärder mot bilbrott

Kännedomen om att stöldligor opererar i Sverige tycks relativt hög bland svenskarna. På frågan om hur samhället ska bekämpa bilbrottsligheten tror man i första hand på fler åtgärder för att stoppa internationella stöldligor. Många tror också att bättre stöldskydd i bilar och mer kameraövervakning skulle vara effektivt.

Åtgärder som anses mest effektiva för att motverka bilbrottslighet

1. Fler åtgärder för att stoppa internationella stöldligor	45 %
2. Bättre stöldskydd i bilar, t.ex. spårsändare	36 %
3. Mer kameraövervakning	33 %
4. Hårdare straff	29 %
5. Fler poliser/väktare	21 %

Fakta undersökning

Undersökningen är genomförd via Synos online-panel under perioden 11–15 februari 2022. Den omfattar 1208 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. Drygt hälften av respondenterna har en bilmodell från 2015 eller nyare, knappt hälften har en bil från 2014 eller äldre. De fem vanligaste bilmärkena är Volvo, Volkswagen, Toyota, BMW och Audi.

Information om bilbrott

En klar majoritet av respondenterna (56 %) vill ha mer information om när, var och hur bilbrott sker i bostadsområdet och på andra platser där man parkerar bilen.



Mats bilnyckel stals genom hallväggen

”Det var ett extremt kyligt tillvägagångssätt”

Medan Mats Lindberg och hans familj låg och sov hemma i villan kapade tjuvarna signalen till bilnyckeln, stal bilen och tog sig ut ur landet, via Öresundsbron.

– Det var en surrealistisk upplevelse när jag fick höra vad som hade hänt, säger Mats Lindberg som väcktes av ett samtal från polisen mitt i natten.

Allt fler bilstöldar sker genom så kallade relä-attacker – en metod där kriminella utnyttjar tekniken i de nyckellösa låssystem som ofta är standard i moderna bilar. En av många drabbade är Mats Lindberg från Lomma vars leasingbil blev stulen i slutet på augusti förra året. Mats hade suttit uppe sent den kvällen och reagerat på att lampan utanför köksfönstret lyste, som om någon gick förbi ytterdörren.

– Jag blev förvånad eftersom man behöver gå ganska nära för att lampans rörelsedetektor ska triggas i gång, men när jag tittade ut såg jag ingenting.

Han gick och lade sig, men väcktes bara timmar senare av ett telefonsamtal. Det var polisen som berättade att man hade fått tips om ett misstänkt stulet fordon vid Öresundsbron. Registreringsnumret stämde överens med Mats bil.

– Jag gick yrvaket ner och tittade ut genom fönstret och mycket riktigt, bilen var borta, någon hade varit här och tagit den. Jag minns det som ett mellan dröm och verklighet och att jag tänkte, 'händer det här verkligen'?

Genom polisen och försäkringsbolaget fick Mats veta hur tjuvarna hade lyckats ta bilen – utan bilnyckel.

– Den ena gärningsmannen hade stått utanför ytterdörren och fångat signalen till bilnyckeln med någon slags elektronisk utrustning, medan den andre hade väntat vid bilen och startat den. Så det var ett extremt kyligt och kirurgiskt tillvägagångssätt, säger Mats och fortsätter.

– De hade sannolikt varit här tidigare på kvällen och rekognoscerat, men sett att det var vaket folk i huset och då bestämt sig för att komma tillbaka senare.



Foto: André de Loisted

Trots att trafikledningen vid Öresundsbron hade varit uppmärksam och larmat polisen lyckades tjuvarna försvinna ut ur landet med familjen Lindbergs bil. Mats är förvånad över hur lätt de kunde ta sig över gränsen.

– Jag blev förundrad över att polisen inte kunde stoppa dem, för på ett sätt var det ju öppet mål. Det tar tjugo minuter att ta sig över bron, och på den tiden hade man kunnat plocka dem i samarbete med dansk polis. Men det handlar förmodligen om brist på resurser.

Familjen Lindberg har hämtat sig efter händelsen, och på garageuppfarten utanför huset står en ny leasingbil. Men oron för att drabbas på nytt

– Att bilen står nära huset avskräcker inte tjuvarna, och därför behöver man lära sig vilka motmedel som finns.

finns där – och har lett till nya säkerhetsrutiner.

– Numera har vi alla bilnycklar liggandes i en plåtburk en bra bit in i huset, och vi har även beställt särskilda påsar som skärmar av signalen. Sen har vi börjat ställa bilen med nosen inåt och vi har alltid laddkabeln i under natten, så på det viset blir den mer skyddad.

Vad får dig att vilja berätta om händelsen?

– Jag vill fler ska bli medvetna om att det här kan hända. Att bilen står nära huset avskräcker inte tjuvarna, och därför behöver man lära sig vilka motmedel som finns. Det är betydligt bättre än att lära sig det den hårda vägen, som jag gjorde. ■

Brottsbekämpning

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. Många av stölderna utförs också av internationella brottsnätverk som kommer till Sverige för att begå ett visst brott på uppdrag. Internationella brottsnätverk, IBN, tycks ha etablerat en mer eller mindre permanent närvaro i Sverige, vilket lär påverka brottsstatistiken negativt inom fler områden än bilbrott – inte minst vad gäller stölder av båtar, båtmotorer och entreprenadmaskiner. Polisen bedömer dessutom att ligornas etablering i Sverige och kopplingen till lokalt förankrade kriminella aktörer kommer att öka de närmaste åren.

"Sverige är ett rikt land med stor tillgång på eftertraktade bilar och båtar. Det är lätt att komma in i landet, det är lätt att åka ut ur landet oupptäckt, och åker man fast är straffet inte kännbart. Sverige är ett paradiset med liten risk."

Polis intervjuad för Bilbrottsbarometern.

Risken att bli upptäckt tillsammans med kännbara straff spelar enligt polisen stor roll för dessa nätverk. För att lyckas bekämpa den här brottsligheten behöver man komma åt drivkrafterna på ett högre plan och göra Sverige till en mindre attraktiv marknad. 2021 gjordes en straffskärpning och lagändring för att komma åt organiserad brottslighet och systematisk brottslighet. Tullverket fick under 2021 också nya befogenheter att beslagta stulet gods. Åtgärden har bedömts verkningslös eftersom resurser inte samtidigt tillförts.

I Sverige är de brottsbekämpande myndigheterna främst polisen, Tullverket och Kustbevakningen samt rättsväsendet. Under 2021 har mycket av polisens resurser gått till inhemsk brottsbekämpning som hantering av skjutva-

penvåld. Det har gjort att bilbrotten inte har fått den prioritet som krävs. Få bilbrott klaras upp och det gäller särskilt för katalysatorstölderna där utredningsresultaten är svaga. Det beror främst på att det är svårt att koppla beslaget till en särskild stöld och att produkten är svår att identifiera. Det medför att åklagare inte kan driva ärendet vidare.

Det sker samtidigt stora tekniska framsteg inom bilbranschen. Elbilar blir allt vanligare, och snart 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.

Brott och påföljder

De vanligast förekommande brotten kallas ibland för mängdbrott och hit hör exempelvis misshandel, bedrägerier, skadegörelse, inbrott och olovlig körning. Även stöld, oavsett om det rör sig om stöld i butik eller av en hel bil, klassas som mängdbrott. På sin hemsida skriver polisen att mängdbrott inte brukar räknas till de allvarigaste brotten. Bilbrotten är vanligt förekommande, vilket gör att de uppfyller ett av kriterierna för mängdbrott, men samtidigt begås bilbrott idag nästan uteslutande av organiserade och internationella brottsnätverk. Polismyndigheten har många typer av brott att prioritera, inte minst skjutningar och annan grov brottslighet. Av naturliga skäl styrs resurser dit. Men nedprioriteringen av mängdbrott innebär samtidigt att den organiserade brottsligheten som ligger bakom bilbrott får ett utökat spelrum.

Vid bilbrott kan en rad olika lagar tillämpas längs hela brottskedjan:

Tillgrepp och stöld

Vid själva stöldtillfället är brottet antingen tillgrepp av forskaffningsmedel eller stöld. För båda brotten tilldöms högst två års fängelse. Vid grovt brott är straffet som lägst sex månaders fängelse och som högst fyra eller sex års fängelse för tillgrepp av forskaffningsmedel respektive stöld. Många av de som döms för bilbrott får villkorlig dom eller böter på grund av svårigheten att bevisa att brottet skett i organiserad form samt för att flertalet inte är straffade sedan tidigare

Häleri

Det är vanligt att den som begår själva stölden överlämnar stöldgodset till en andra eller tredje gärningsperson. Genom att hantera stöldgodset begår dessa personer häleri eller en häleriförseelse. Den som döms för häleri riskerar fängelse i högst två år. Vid grovt brott är straffet som lägst sex månaders fängelse och som högst sex års fängelse. Den som döms för häleriförseelse, dvs. ringa häleri, får böter eller fängelse i högst sex månader.

Straffskärpning i lagen 1 mars 2021

För att komma åt den organiserade brottsligheten kom regeringen 2020 med förslag på straffskärpningar när brott utförs systematiskt. Den nya lagen trädde i kraft 1 mars 2021 och innebär bland annat en förändring av brottsbalken punkt 8.4, som syftar till att komma åt den organiserade brottsligheten och se till systematiska brott.



Myndigheternas ansvar och befogenheter

Polisen

Polismyndigheten har det övergripande ansvaret för det brottsförebyggande arbetet. När det gäller tillgreppsbrott samarbetar man främst med Kustbevakningen och Tullverket, men även andra aktörer som Larmtjänst, försäkringsbolag och biltillverkare. Att samverka anses vara en viktig nyckel till framgångsrik brottsbekämpning, och det har också visat sig i flera samverkansprojekt kring bilbrottslighet mellan polisen, Kustbevakningen och Tullverket.

Polismyndigheten arbetar med att försvåra, förhindra och lagföra de internationella brottsnätverken på nationell nivå och ned i polisens linjeverksamhet i samverkan med Europol och Interpol. 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. Men vanligtvis rör sig de internationella brottsnätverken vid gränsövergångar till andra Schengenländer, så kallade inre gränser. Sedan flyktingkrisen 2015 tillämpar Sverige tillfälligt gränskontroll även vid dessa gränser, dock med begränsade resurser. 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 utförsel av gods ur landet kan polisen endast genomföra kontroller av fordon om det finns skäligen misstanke om brott. Polisen har således inte rätt att genomföra fordon i samband med stickprovskontroller.

Kustbevakningen

Kustbevakningen arbetar tillsammans med Polismyndigheten och Tullverket för att bekämpa brott och förhindra smuggling. Myndighetens uppgift är framför allt att utföra varukontroller till sjöss samt i hamnområden. Man bidrar även vid särskilda brottstillfällen och i en del fall vid brottsförebyggande arbete. Kustbevakningen

har rätt att genomföra fordon i hamnar i syfte att kontrollera lastsäkring. Om man i samband med sådan kontroll hittar stöldgods ska Kustbevakningen tillkalla polis.

Tullverket

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

Smugglingsbrott är främst Tullverkets och Kustbevakningens område. Det som avgör såväl straffskalan som myndigheternas befogenheter är vilken typ av smuggelgods det handlar om. Smuggling av bland annat narkotika, vapen eller explosiva varor ger utökade befogenheter till tjänstepersoner vid dessa myndigheter, och i en del fall kan de ha samma befogenheter som en polis.

Eftersom internationella stödligor står för en stor del av tillgreppsbrottsligheten i Sverige beslutade regeringen 2020 om att ge Tullverket utökade befogenheter. Från den 1 juli 2021 har myndigheten 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 utförselkontroller 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. Tullverket lägger idag nästan alla resurser på införselkontroller. Mindre än en procent av kontrollerna är inriktade på utförsel av gods. 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.

Internationell samverkan

Svenska myndigheter samarbetar med andra länder genom exempelvis Interpol och Europol samt genom regional samverkan vid gränsövergångar. Polisens samarbete med internationella samverkanspartners fungerar väl, men samordningen är ett tidskrävande arbete.

Teknikhinder

Modern teknisk utrustning är ett av de viktigaste redskapen för att bekämpa de internationella brottsnätverken. När det gäller tillgreppsbrott ligger de kriminella flera steg före polisen vad gäller teknisk utrustning och tillvägagångssätt. Det svenska rättsväsendet är, enligt egen utsägo, i stort behov av modern teknisk utrustning och lagstiftning som möjliggör ökad 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 Tullverket.
- Inhämtning av uppgifter om elektronisk kommunikation är endast tillåtet om det misstänkta brottet ger minst två års fängelse.

Spårsändare

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 nytillverkade 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.

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 västeuropeiska länder. Både polisen och försäkringsbranschen har framfört krav på att underlätta informationsinhämtningen från inbyggda spårsändare och sim-kort vid misstänkt brottslighet.

Övriga åtgärdsförslag för minskad bilbrottslighet

Underlätta användningen av tillgänglig teknik för underrättelsearbete

Positioneringsutrustning som gps-trackers, simkort och övriga spårändare som redan finns i bilar bör kunna utnyttjas av polisen i högre utsträckning. Vilket gränssnitt som används ska inte vara avgörande för om användningen av utrustningen anses laglig eller inte i underrättelsearbetet. Det bör gå att hitta teknikneutrala och integritetssäkra sätt för bilägare med spårningsutrustning att följa sin bil utan krav på exempelvis en mobilapp. Det är också viktigt att polisen får använda ANPR-kameror (Automatic Number Plate Recognition) som gör det möjligt att avläsa fordons registreringsnummer automatiskt.

Arbeta aktivt för att detektera störsändare

Störsändare används i dag i princip uteslutande av den organiserade brottsligheten. Om tull och polis beslagtar fler störsändare förhindras användningen av ett för gärningspersonerna fundamentalt verktyg. En minskad användning av störsändare är också en nödvändighet för att våra yttre gränser ska hålla en hög säkerhetsnivå.

Prioritera bilbrotten inom polisen

Bilbrott är vanligt förekommande och sker dagligen, men på senare år har kopplingarna till internationell organiserad brottslighet blivit allt tydligare. Klassificeringen av bilbrott som mängdbrott behöver därför upphöra. Den signalerar en lägre prioriteringsgrad och att det rör sig om ett för samhället ofrånkomligt problem. Vi anser att man bör vara mer ambitiös än så, att man arbetar långsiktigt för att göra Sverige mindre attraktivt för stöldligor.

Skapa en permanent nationell bilbrottsgrupp hos polisen

Det finns både historiska och relativt nya exempel inom polisen som talar för att en specialiserad grupp inom myndigheten leder till ett mer effektivt spanings- och undersökningsarbete. Vi vill se en särskild bilbrottsgrupp inom polisen som kan utbilda, samordna, kartlägga och motarbeta den organiserade brottsligheten som ligger bakom merparten av bilbrotten i Sverige.

Gör det enklare att påvisa organiserad brottslighet

Utökad samordning inom och mellan myndigheter för att lagföra brott har visat sig effektiv mot både inhemsk gängkriminalitet och mot båt- och båtmotorstölder. Ett stort problem inom brottsbekämpningen av bilbrott är just svårigheterna att påvisa hur olika brott i samma brottskedja hänger samman, eftersom enskilda brott ofta utförs av olika gärningspersoner. Vi efterfrågar därför omfattande samordning mot samtliga brott förknippade med bilbrott, som stöld, biltillgrepp, häleri, skadegörelse och användning av störsändare.

Återställ säkerheten i våra hamnar

Det behövs en större insats för att återställa säkerheten i våra hamnar, med en prioritering på att förhindra förekomsten av störsändare. Störsändarna slår ut viktiga övervakningssystem som används både i brottsförebyggande syften och av hamnpersonal, vilket hotar rätts-säkerheten. Därtill är våra hamnar skyddsobjekt och en del av Sveriges yttre gräns, vilket innebär att närvaron av störsändare utgör en stor säkerhetspolitisk risk.

Underlätta för skadeståndsanspråk

Både polisen och domstolsväsendet behöver utbildas i vikten av att ta in mer information om godsvärde vid skadegörelse på bilar. På så sätt kan det utfärdas fler och mer korrekta skadestånd. Även processen för att driva in skadestånd behöver bli mindre byråkratisk.

Utnyttja befintliga övervakningskameror

Det finns tusentals övervakningskameror i Sverige som potentiellt skulle kunna underlätta polisens utredningsarbete, men som på grund av rådande lagstiftning inte kan användas i en stor del av de utredningar som rör bilbrott. Lagstiftningen behöver anpassas så att polisen får möjligheter att tydligare se sambanden och organisationen mellan olika brott i brottskedjan vid en bilstöld.

Fler bör avtjäna straff i hemlandet

Majoriteten av tillgreppsbrott i Sverige har i dag kopplingar till internationella stöldligor. I jämförelse med de länder varifrån flertalet av gärningspersonerna kommer är en svensk fängelsevistelse i genomsnitt både kortare och generellt en behagligare upplevelse. Det gör det mer attraktivt att begå brott i Sverige. Skulle fler gärningspersoner avtjäna sitt straff i hemlandet leder det också till minskad kontakt med den inhemska organiserade brottsligheten i Sverige. Regeringen har nyligen lagt förslag om att gärningsmän från EU ska avtjäna straff i hemlandet i ökad utsträckning.



Källor

Larmtjänst

Brottsförebyggande Rådet (Brå)

Finans Norge

Danmarks statistik

Trafikförsäkringscentralen, Finland

*Attitydundersökning om bilbrott, genomförd av Syno
på uppdrag av If*

*Intervjuer med representanter från Polismyndigheten,
Larmtjänst, försäkringsbolaget If och bilbranschen*

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

