

Ifs bilbrottsbarometer 2021

Årsrapport om bil- och bildelsstölder i Sverige:

statistik, trender och åtgärder



Innehåll

Inledning	3
Lägesbeskrivning 2021	4
Bilstölder	5
Anmälda brott och uppklarandegrad	5
Vilka bilar stjäls?	6
Bildelsstölder	6
Anmälda brott och uppklarandegrad	7
Vad är det som stjäls?	8
2020: Katalysatorernas år	8
Oron för bilbrott.....	10
Nordisk jämförelse	11
Norge.....	11
Danmark.....	11
Finland.....	12
Internationella brottnätverk och tillvägagångssätt	12
Brottnätverkens struktur	13
Gärningspersonernas och stöldgodsets resa	13
Fler inblandade gör brotten svårare att sammankoppla.....	13
Tillvägagångssätt och teknisk utrustning.....	14
Nyckel.....	14
Reläattack	14
Spårsändare.....	14
Störsändare.....	15
Brottsbekämpning	16
Brotten och påföljderna.....	16
Tillgrepp och stöld	16
Häleri.....	16
Smuggling.....	16
Mängdbrott och prioritering	16
Myndigheternas resurser	17
Teknisk kapplöpning.....	17
Myndigheternas ansvarsområden och befogenheter	18
Polisen	18
Kustbevakningen	18
Tullverket	18
Internationellt samarbete och samverkan.....	18
Gränskontroller	19
Slutsatser av brottsbekämpningen	19
Åtgärdsförslag	20
Fem prioriterade åtgärder för minskad bilbrottslighet.....	20
Förändrad lagstiftning och regelförändringar	21
Förändrade prioriteringar	22
Förändrade arbetsmetoder.....	22



Bilbrottsbarometern är en årlig rapport från försäkringsbolaget If. Rapporten beskriver läget inom bilbrottsområdet, med fakta, statistik, trender och förslag på åtgärder för att komma tillrätta med problemet.

Postadress

If Skadeförsäkring AB
106 80 Stockholm

Kontaktperson

Kristian Hultqvist,
kommunikationschef
kristian.hultqvist@if.se
0739-806356

Inledning

Bilstölder är ett stort problem och har varit det länge. Det påverkar den som får sin bil stulen, det påverkar polisen, försäkringsbranschen och samhället i stort. De flesta känner säkert någon som blivit bestulen på sin bil eller delar av den. Många drabbas gång på gång.

Bilbrottsligheten har förändrats. Det var länge sedan bilar stals genom att bända upp dörren eller krossa rutan för att sedan tjuvkoppla bilen. När vi talar specifikt om bildelsstölder rör det sig längre om missbrukare som rycker ut en bilstereo. Om tillfället gjorde tjuven tidigare, gör det inte det längre.

Stölderna i dag är betydligt mer sofistikerade och en del av den organiserade brottsligheten. Internationella brottsnätverk med tillgång till teknisk utrustning som kan störa ut radiostyrda lås och sätta stöldskyddssystem ur funktion har etablerat en mer eller mindre permanent närvaro i landet och står i dag för merparten av bilbrottsligheten.

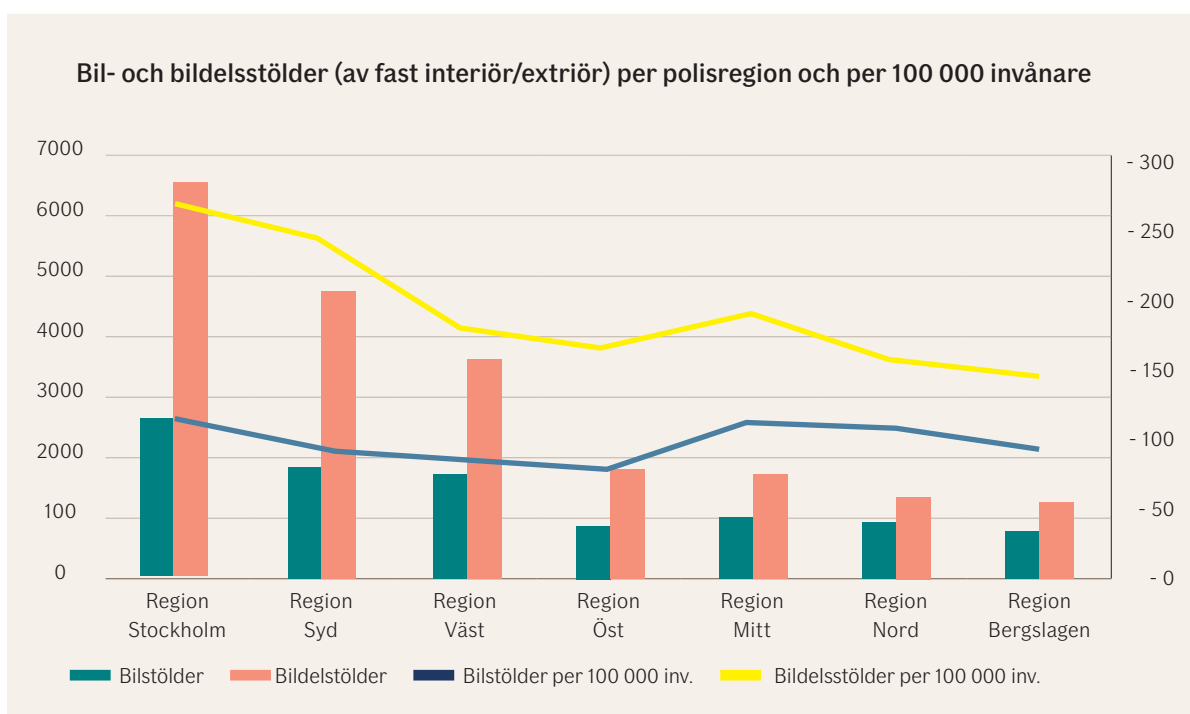
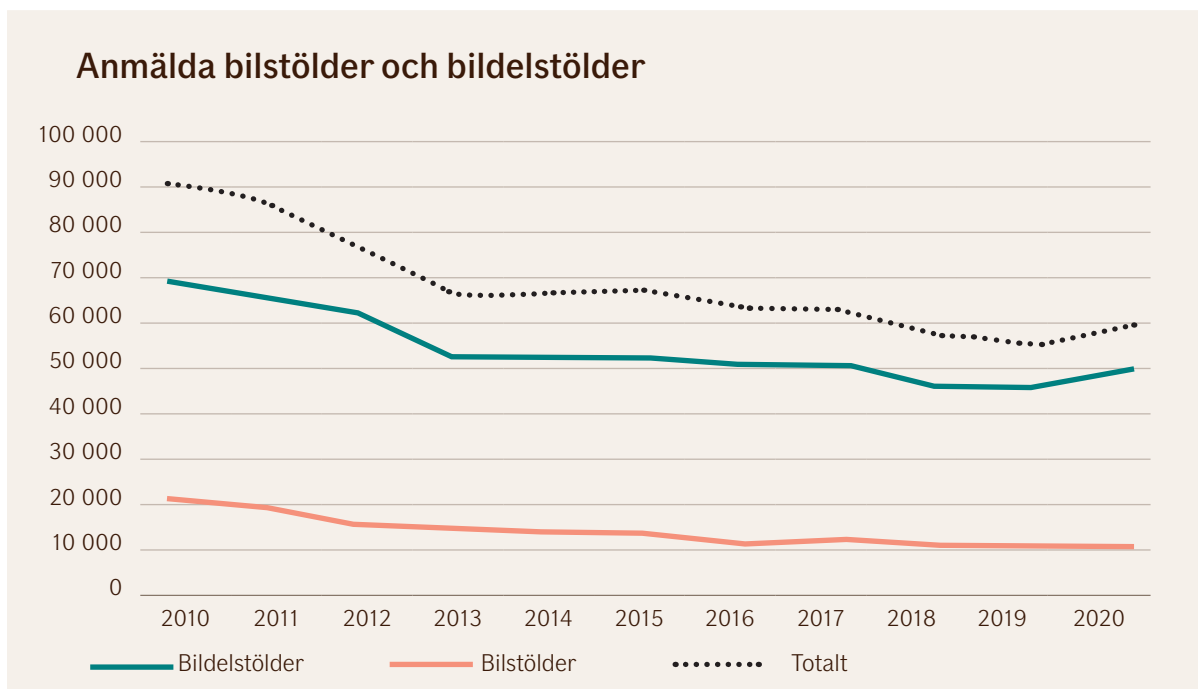
Samtidigt minskar bilbrotten och det kan därför vara lätt att tro att de är på väg att försvinna. Så är det inte. De internationella brottsnätverken har i bilbrotten hittat ett effektivt sätt att finansiera sin verksamhet. Genom att utnyttja lagstiftning, myndigheters prioritering och lättillgänglig teknologi 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. En etablerad närvaro av organiserad internationell brottslighet ökar vår otrygghet, hotar vår rättssäkerhet och kostar skattebetalarna stora belopp.

Den här rapporten visar hur bilstölderna och bildelsstölderna i Sverige blir mer sofistikerade, högteknologiska, organiserade och har blivit föremål för internationell brottslig verksamhet. Vi sammanställer statistik och trender för att förstå hur och varför brotten begås, och presenterar ett antal förslag på åtgärder som kan bidra till att minska bilbrottsligheten och motverka brottsnätverkens närvaro i landet, på både kort och lång sikt.

Som bakgrund till rapporten har vi utgått från offentligt tillgänglig statistik från myndigheter och statistik från försäkringsbranschen. Vi har talat med poliser, bilförsäljare, biltillverkare, aktörer inom försäkringsbranschen och juridiken för att ge en heltäckande bild av problemet med bilstölder, samt en insikt i vad som kan stävja problemet och hur de internationella ligorna kan stoppas.

Lägesbeskrivning 2021

Sett över de senaste tio åren har antalet bilstölder och bildelsstölder minskat. Den totala mängden anmälda bilbrott minskade från omkring 90 000 år 2010 till omkring 59 600 i fjol. Den nedåtgående kurvan har successivt planats ut, men i fjol pekade kurvan uppåt för första gången sedan 2015 (då ökningen var marginell, med 635 fler anmälningar än året innan). Ökningen 2020, med omkring 4 800 fler anmälningar, är ett tydligt trendbrott. Den är nästan uteslutande kopplad till ökningen av antalet bildelsstölder.

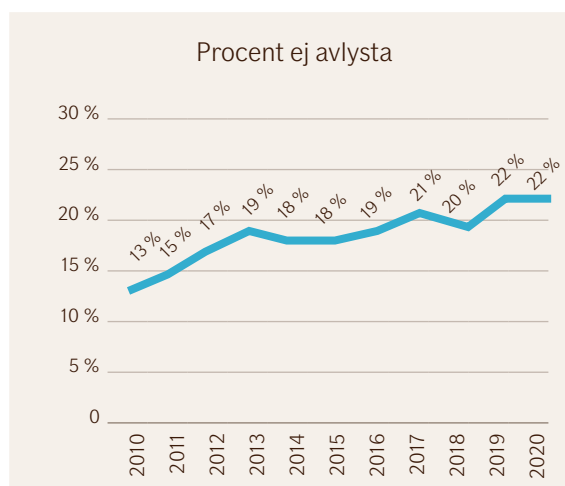
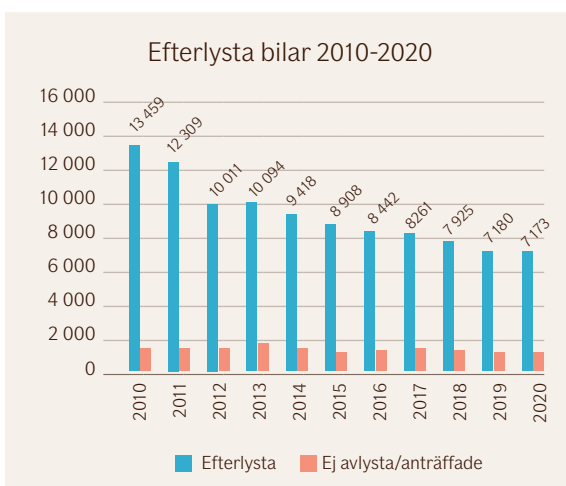
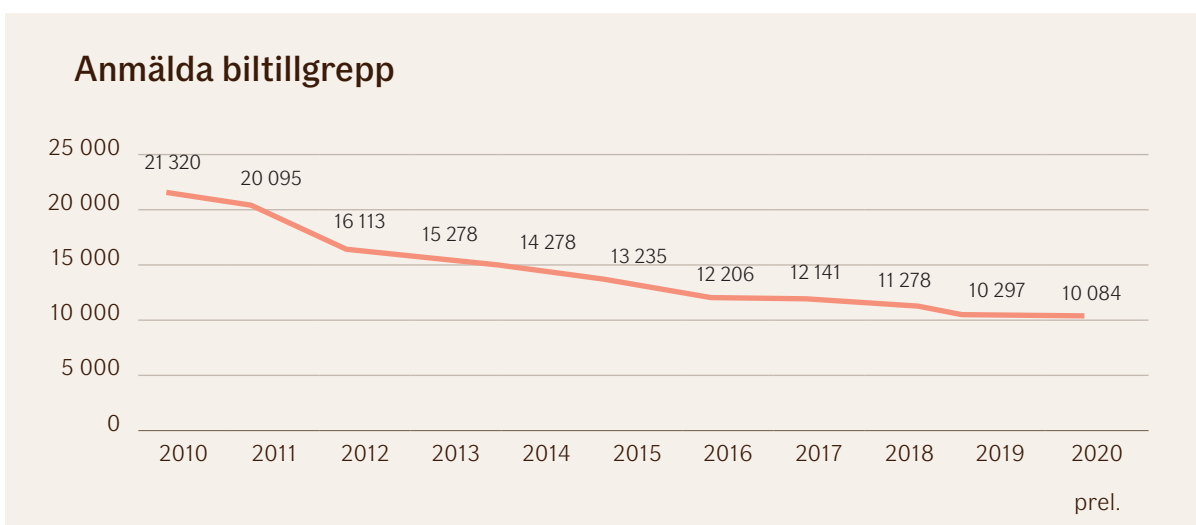


Bilstölder

Anmälda brott och uppklarandegrad

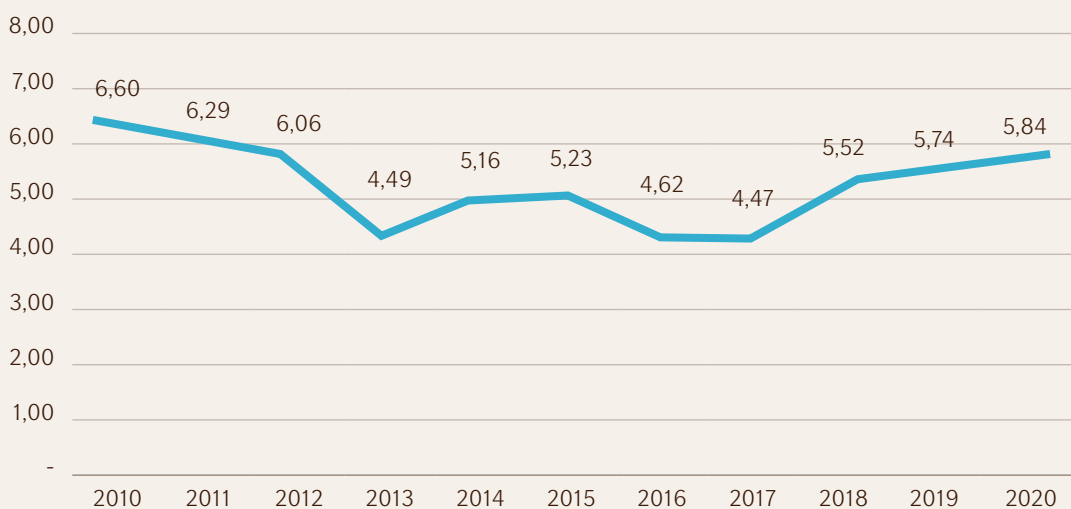
Antalet bilstölder (eller "biltillgrepp" i juridisk mening) har minskat successivt sedan slutet av 1990-talet, när de flesta nyttillverkade bilar utrustades med elektroniska startspärrar som omöjliggjorde en traditionell tjuvkoppling.

Antalet stölder har fortsatt att minska under de senaste tio åren. År 2010 anmäldes 21 320 biltillgrepp, vilket 2020 hade mer än halverats till omkring 10 100. Motsvarande siffror för efterlysta fordon, som försäkringsbranschens organisation Larmtjänst publicerar varje år, var omkring 13 500 för år 2010 och 7 200 för år 2020.



Få åtalas och döms för biltillgrepp. När en person lagförs för ett brott genom antingen åtal, strafföreläggande eller åtalsunderlåtelse kallas det att brottet "personuppklarats". Under 2020 personuppklarades knappt 6 procent av alla biltillgrepp. Den siffran är relativt oförändrad under de senaste tio åren.

Personupplklaringsprocent biltillgrepp



Vilka bilar stjäls?

Vilka bilar som är mest begärliga för den organiserade brottsligheten avgörs på den svarta marknaden och styrs i hög grad av tillgång och efterfrågan. Intresset för och tillgången till specifika bilmodeller varierar över tid och vilka märken och modeller som handlas på svarta marknaden följer både ett allmänt "bilmode" (vissa specifika modeller med högt statusvärde är klart överrepresenterade i statistiken) och hur lätta en del modeller har visat sig vara att stjäla. Vid en del stöldtoppar – som vid rekordåret 2017 – har efterfrågade modeller uppvisat brister i stöldskyddet, vilket inneburit fler stulna bilar och ett ökat utbud av just den modellen på svarta marknaden. När myndigheter och försäkringsbolag gått ut med varningar, och biltillverkaren åtgärdat bristerna i stöldskyddet, har stöldintresset sedan drastiskt minskat.

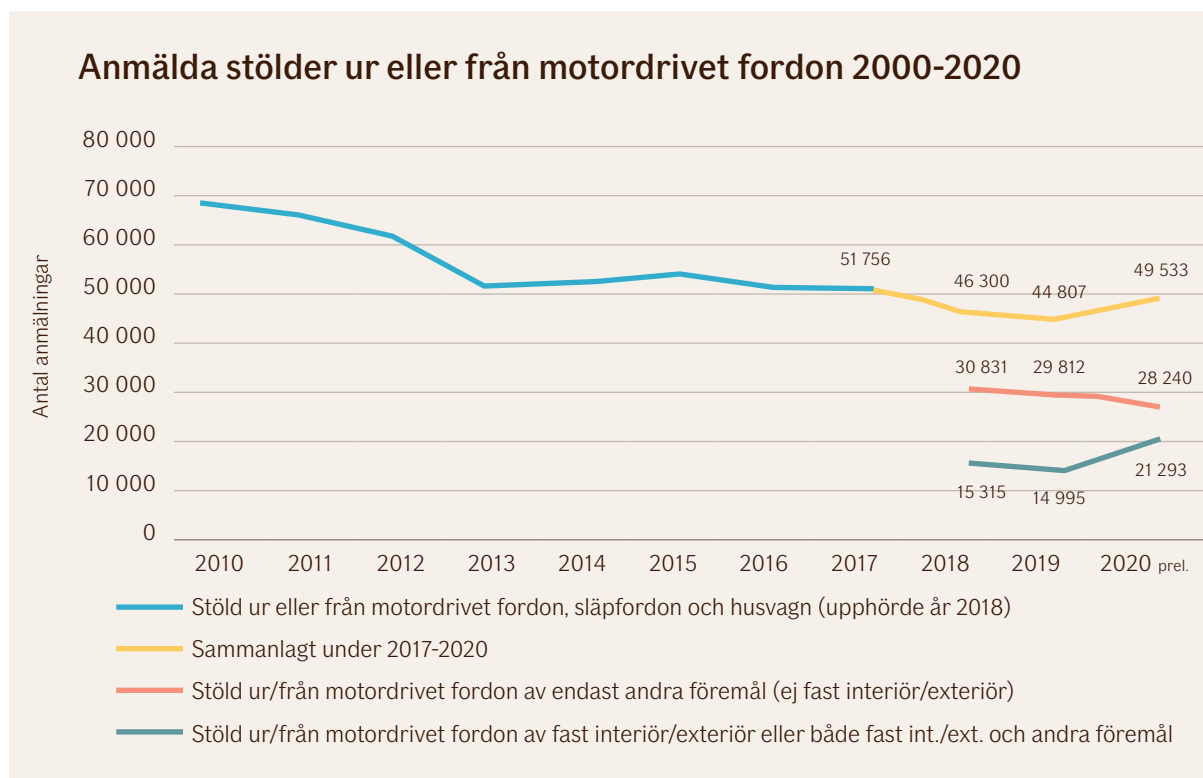
I Larmtjänsts statistik över efterlysta bilar anges även hur stor andel som anträffats. Intressant här är hur högstatusstillverkare och dyrare modeller är klart underrepresenterade i statistiken över anträffade fordon. Värt att notera är också att en stor andel av de bilar som faktiskt hittas ofta är helt rensade på värdefull utrustning och i princip obrukbara.

Bildelsstöld

Anmälda brott och upplklaringsgrad

Vid bildelsstöld gäller brottskategorin "stöld ur eller från motordrivet fordon". Mellan 2010 och 2020 minskade dessa brott med 28 procent, från 68 800 till 49 500 anmälda stölder årligen. Sett ur ett längre perspektiv är det en bra utveckling. Men sedan 2018 när man började skilja på "stöld av fast interiör och exteriör" (dvs. sådant som hör till själva bilen), respektive "andra föremål" (sådant som kan ligga löst i bilen, som exempelvis mobiltelefon, bagage eller plånbok), står det tydligt att stölden av fasta delar är ett kraftigt växande problem. Här visar siffrorna för 2020 på en ökning

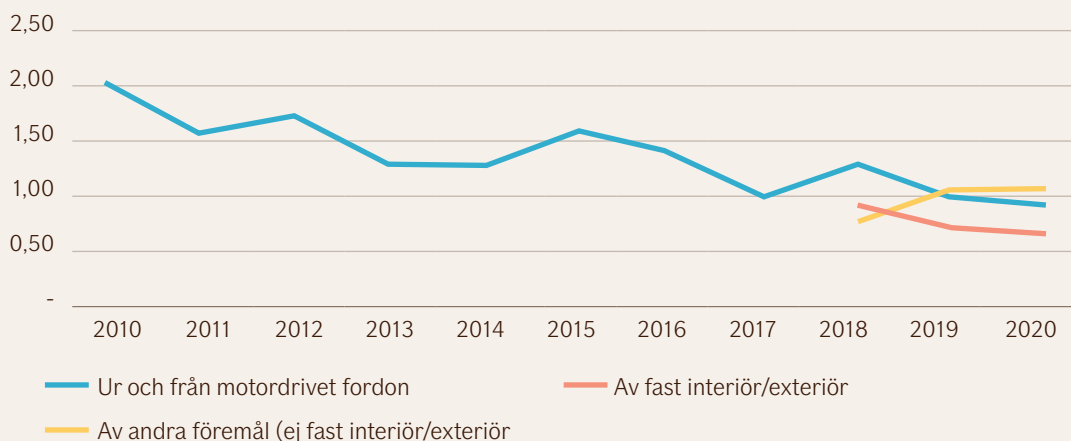
om 42 procent från året innan. Totalt anmäldes 21 290 stölder av fast interiör eller exteriör, eller 43 procent av alla stölder ur eller från motordrivna fordon. Skulle det inte vara för ökningen av fasta delar hade det totala antalet bilbrott fortsatt minska även 2020. Istället har vi sett den största årliga procentuella ökningen av bilbrott på 23 år.



Personupplklaringsprocenten för den här typen av brott är mycket låg, till och med lägre än vid helbilsstölder. För hela brottskategorin "stöld ur eller från motordrivet fordon" låg den på omkring 2 procent år 2010 och strax över 0,9 procent år 2020. När det kommer till fasta delar ligger siffran ännu lägre, endast 0,7 procent av alla brott kan knytas till en gärningsperson.

Det innebär att risken att lagföras för den här typen av brott är mycket låg. Andra brott som ofta förknippas med gängkriminalitet eller brottsliga nätverk, som narkotikabrott eller utpressning, har en betydligt högre upplklarandegrad. Den låga risken att lagföras, i kombination med stöldgods som ger stor avkastning, har gjort bilbrott till en mycket lukrativ verksamhet för brottsnätverken.

Personuppläringsprocent för bildelsstöder



Vad är det som stjäls?

Trots statistik som visat på en långsiktig nedgång är bildelsstölderna återigen ett växande problem, som dessutom blir allt svårare att hantera för brottsbekämpande myndigheter, försäkringsbranschen och bilägare. I dag står internationella brottsnätverk för en stor andel av stölderna, med möjligheter att sälja stöldgodset vidare på svarta marknaden.

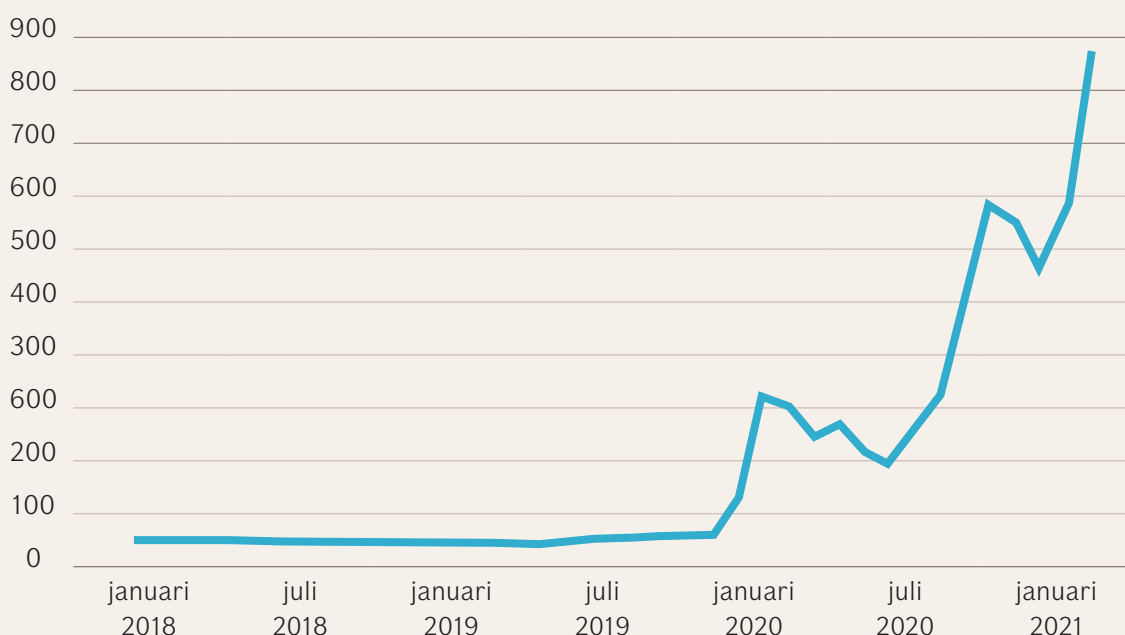
Störst efterfrågan tycks just nu vara på katalysatorer, men även stölder av rattar, strålkastare och navigationssystem är vanligt förekommande. Ofta handlar det om märkesspecifika delar; ena året kan ett specifikt bilmärke vara särskilt drabbat av stölder av strålkastare och nästa år av navigationssystem.

2020: Katalysatorernas år

Varje år sammanställer Larmtjänst en rapport med stöldstatistik för ett urval kategorier bildelar. I årets rapport dök det upp en ny kategori, katalysatorn. Anledningen till det är att katalysatorstölderna ökade explosionsartat under 2020. Bara två år tidigare registrerades endast 17 stölder, men i fjol låg siffran på 3 197 och trenden fortsätter även under 2021. I januari stals 466 katalysatorer och i februari fortsatte stölderna på samma nivåer som innan årsskiftet med ytterligare 568 stölder. I mars 2020 ökade stölderna ytterligare, till rekordnoteringen 836 stölder. Om genomsnittet för årets tre första månader fortsätter året ut, skulle siffrorna för hela 2021 landa på omkring 7 500 stölder.

Vid katalysatorstölder är det inte själva katalysatorn man 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 nådde rekordnivåer i fjol, vilket skulle kunna kopplas till ökningen av stulna katalysatorer. Gärningspersonerna tycks ofta bevaka utvalda bilar eller bilmodeller och flera bilägare har drabbats av åtskilliga katalysatorstölder, ibland med bara ett fåtal veckors mellanrum. Vissa bilmodeller är också klart överrepresenterade i statistiken.

Antal stöldtillfällen katalysatorer



Den dramatiska ökningen av katalysatorstölderna följer i stort sett råvaruprisernas utveckling och brotten har en låg uppklaringsprocent. Det pekar på att internationella brottsnätverk gör kvalificerade marknadsanalyser för att avgöra vilka brott som ger stor avkastning till låg risk. Katalysatorer är även svåra att identifiera och koppla till en specifik bil, vilket leder till att få lagföra för stöldbrott när stulna katalysatorer väl anträffas.

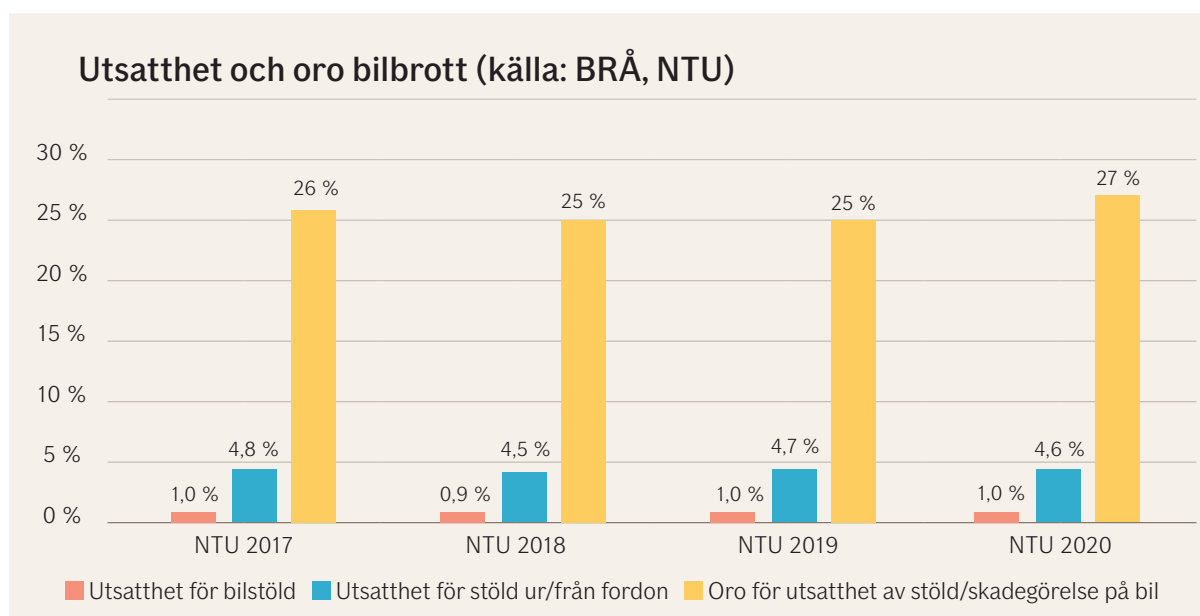
Det senaste storskaliga exemplet på detta kom så sent som i februari 2021 när Malmöpolisens påträffade över 1 000 stulna katalysatorer efter ett tips från allmänheten. Mängden motsvarar nästan en tredjedel av alla katalysatorer som stals under 2020 och det sammanlagda värdet av dessa uppgår till miljontals kronor. Sju personer greps misstänkta för grovt häleri, men ingen är misstänkt för stöld, troligen på grund av svårigheter att knyta stöldgodset till enskilda stöldtillfällen eller specifika bilar.

Katalysatorstölderna innebär problem både för bilägare och försäkringsbolag. Den värst drabbade bilmodellen är vanligtvis cirka 10–15 år gammal och har ett medelvärde på omkring 50 000 kronor. Att ersätta en katalysator till en sådan bil kostar någonstans mellan 15 000 och 20 000 kronor. Med andra ord överstiger den sammanlagda skadekostnaden vid upprepade katalysatorstölderna bilens värde relativt snabbt. Det är också vanligt att ägare av den här modellen endast valt en trafikförsäkring och därmed inte kan få ut ersättning av försäkringsbolaget för en ny katalysator. Eftersom kostnaden av en ny motsvarar nära hälften av bilens värde väljer därför flera bilägare att i stället skrota en i övrigt fullt duglig och relativt eftertraktad bil.

Oron för bilbrott

Brottsförebyggande rådet, Brå, genomför årligen Nationella trygghetsundersökningen, NTU, för att undersöka människors utsatthet för brott och deras upplevda oro och otrygghet. Enligt undersökningen är den självrapporterade utsattheten för bilstölden låg. Endast en procent uppger att de utsatts för bilstöld under föregående år. Nästan var tjugonde, 4,6 procent, uppger att de råkat ut för stöld ur eller från fordon. För bilstölden motsvarar nivån ungefär den för personrån och för stöld ur eller från fordon går siffran att jämföra med försäljningsbedrägerier.

Betydligt fler – omkring en av fyra – uttrycker en oro för att utsättas för stöld av eller skadegörelse på sin bil. Vad oron innebär konkret eller hur den ger sig tillkänna är svårt att mäta, men den behöver tas på stort allvar. När var fjärde person oroar sig för något, oavsett vad det rör, går det att tala om en utbredd oro i samhället.



Nordisk jämförelse

För att förklara hur Sverige står sig jämfört med de nordiska grannländerna behöver man se till fler faktorer än rena siffror. I en snabb jämförelse med exempelvis Norge, går det att konstatera att vår granne i väst hade omkring 1 000 anmälda bilstölden i fjol medan vi hade över 10 000 i Sverige. Siffrorna är emellertid inte rakt av jämförbara. För att göra en rättvis jämförelse behöver även opåverkbara faktorer vägas in, som exempelvis Sveriges ogynnsamma geografiska läge i förhållande till Norge när det rör internationell brottslighet.

Men trots sådana omständigheter instämmer såväl myndigheter som försäkringsbolag och biltillverkare i beskrivningen av Sveriges problem med bilstölden som betydligt större än i de övriga nordiska länderna. Statistiken pekar i samma riktning även om statistiken är svår att direkt jämföra, delvis på grund av olika brottsrubriceringar länderna emellan.

Norge

Norge är tydligt mindre utsatt för bilstölder än Sverige. I Norge noterades omkring 1 000 bilstölder under 2020, jämfört med omkring 10 000 i Sverige.¹ För stölder ur eller från motordrivna fordon ligger motsvarande siffror på 7 200 för Norge och 49 500 för Sverige.² Statistiken ger en tydlig bild.

Det kan delvis förklaras av att vårt grannland i väst har ett gynnsamt geografiskt läge i förhållande till de internationella brottsnätverkens vanligaste inreserutter. Landets gräns mot Ryssland utgör endast cirka 20 mil, men i övrigt fungerar Sverige och Finland mer eller mindre som en buffert för inresande stöldigö; för att ta sig till Norge behöver du i princip korsa två gränser. Det medför en ökad risk.

En ytterligare möjlig förklaring till Norges relativt låga siffror är landets 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.

Danmark

Av de nordiska grannländerna är Danmark det land som efter Sverige har haft störst problem med bilbrott under senare år. Siffror från danska polisen visar att omkring 6 400 stölder eller tillgrepp av bilar anmäldes i fjol.³ Enligt branschorganisationen Forsikring & Pension efterlystes 2 714 personbilar 2019, varav endast 56 procent kunde avlysas. Det är en betydligt lägre andel än i Sverige (78 procent). 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 stöldigöerna. Flera brottsliga nätverk valde då att istället rikta in sig på bilstölder 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.

¹ Siffror för Norge avser personbilstölder hämtat från statistik utgiven av Finans Norge. Siffror för Sverige gäller polisanmälda biltillgrepp från Brottsförebyggande rådet.

² Siffror för Norge avser "Theft from car or other vehicle" samt "Aggravated theft from car or other vehicle" enligt Statistics Norway, norska motsvarigheten till Statistiska centralbyrån. Siffrorna för Sverige avser polisanmälda "Stölder ur eller från motordrivna fordon" ur Brottsförebyggande rådets statistik.

³ Siffran gäller brottskategorin "Theft of/taking vehicle without the owners consent" enligt Statistics Denmarks brottstatistik.

Finland

År 2019 inträffade omkring 4 500 stölder av eller ur motordrivna vägfordon i Finland, enligt siffror från försäkringsbranschen⁴. Enligt den finska polisen låg siffran på omkring 6 200⁵. Det innebär att Finland, trots närheten till flera av de länder där stöldligorna har sin hemvist, har ett långt ifrån lika stort problem med bilbrottslighet som i Sverige.

Möjligen finns en förklaring i den historiskt hårt bevakade gränsen mot Ryssland som sträcker sig 130 mil i öst. Här har Finland en särskild myndighet för gränsbevakning, Gränsbevakningsväsendet, som kontrollerar gränsen. Myndigheten sorterar under det finska inrikesministeriet och beskrivs som framgångsrik ur ett brottsförebyggande perspektiv. I Sverige är den gränspolisära verksamheten ett av flera uppdrag som åligger Polismyndigheten.

Finland har tvärtemot Norge ett ogynnsamt geografiskt läge i förhållande till Sverige. Ryssland gränsar i öst och söderut är avståndet till de baltiska staterna lika långt, eller i vissa fall närmre, än Sveriges avstånd till motsvarande länder. Trots det tycks kriminella nätverk från Baltikum och Ryssland föredra att ta färjan västerut till Sverige, snarare än att bege sig norr- eller västerut till Finland via bilväg eller passagerarfärja. En rimlig förklaring är förstås den relativt sett hårda gränsbevakningen i Finland, medan vissa pekar på en hårdare strafflagstiftning. I Finland är det inte ovanligt att en bil- eller bildelsstölder ger åtminstone ett års fängelse.

⁴Siffror från Finance Finland

⁵Siffror gäller "Stöld av motorfordon eller delar därav" enligt statistik från Statistics Finland.

Internationella brottsnätverk och tillvägagångssätt

Enligt Polisens Nationella operativa avdelning (NOA) står internationella brottsnätverk för uppskattningsvis 90 procent av stölderna av bilar, bildelar, båtmotorer och jordbruksmaskiner i landet. Polisen bedömer samtidigt att just stölder med kopplingar till organiserad brottslighet under de närmsta åren kommer att öka i både omfattning och frekvens. En ökad närvaro av brottsliga nätverk inom landets gränser leder troligtvis också till en ökning inom flera andra brottstyper som förknippas med organiserad brottslighet. Polisen har redan sett en viss förskjutning i vilken typ av brott som nätverken begår och noterar en ökad samverkan mellan nätverken och lokalt förankrade kriminella aktörer.

Brottsnätverkens struktur

De internationella brottsnätverken kan ofta delas in i två kategorier, där den ena arbetar i mer eller mindre självständiga celler som styrs från ursprungslandet. Dessa sysslar ofta med en specifik typ av brottslighet under korta cykler i ett annat land. Efter stöldturnén (som de vanligtvis beskrivs i media) smugglas sedan godset hem till ursprungslandet. Den andra kategorin utgörs av nätverk med utförare och ankarpersoner, där den sistnämnda agerar möjliggörare och "dörröppnare" för den som ska utföra brottet. Ankarpersonen är i många fall redan väl etablerad i det land där brottet begås.

Enligt Polisen har de nätverk som i dag verkar i Sverige framförallt Litauen, Polen och Rumänien som bas. Vanligtvis är de verksamma i flera västeuropeiska länder och cellerna rör sig ofta systematiskt mellan länderna för att undgå polisär uppmärksamhet. Bakom den organiserade brottsligheten finns ofta en hierarkisk struktur, där utförarna rekryteras (ofta inom socialt utsatta grupper eller ur fängelsemiljön) under korta perioder för att begå brott.

Ett effektivt sätt för stöldligorna att undvika höga straff är genom att låta antingen 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.

Gärningspersonernas och stöldgodsets resa

Oavsett om brottsnätverkens hemvist är inom eller utom EU eller Schengenområdet, sker normalt in- och utresa via EU-länder eller länder som ingår i Schengensamarbetet. När det gäller Sverige sker resorna oftast via färjelinjerna till och från Baltikum och Polen. Enligt NOA används i de här fallen ofta falska och manipulerade registreringskyltar och id-handlingar.

Ofta stannar gärningspersonerna under en kortare period i landet och bor då på tillfälliga boenden som "svarthotell", hos ankarpersoner, på asylboenden, samt i hyrda stugor eller gårdar. Här förvaras också ofta stöldgodset innan det förs ut ur landet. Vid stölder av gods med högre värde används olika gömmor som mellanlagringsplatser, antingen utomhus eller i lagerlokaler som garage, verkstäder och liknande. Här sker ibland även nedmontering av fordon eller oidentifiering av stöldgodset.

När godset sedan ska transporteras ut ur landet används ofta teknisk störningsutrustning, så kallade störsändare, för att förhindra att exempelvis GPS-sändare avslöjar var godset finns. Sådana störsändare är förbjudna i Sverige.

Fler inblandade gör brotten svårare att sammankoppla

Ett sätt för stöldligorna att undvika höga straff är att använda sig av flera olika gärningspersoner vid allt från rekognosering och stöld, till demontering, häleri och smuggling. På så sätt försvårar man Polisens möjligheter att koppla de olika brotten till varandra och således förmågan att koppla beslag till organiserad brottslighet. Det är inte ovanligt att Polisen stoppar lastbilar fullastade av stöldgods utan att kunna knyta en gärningsperson till själva stölden.

Tillvägagångssätt och teknisk utrustning

Det brukar sägas att tillfället gör tjuven, men i fråga om stölder av eller från bilar stämmer inte påståendet i lika hög utsträckning som för ett par decennier sedan. Tack vare tekniska innovationer som elektronisk startspärr och spårsändare med GPS krävs i dag ofta ordentlig planering och högteknologisk utrustning för att stjäla en bil eller delar av en bil. Enkelt uttryckt går det inte längre att krossa rutan, tjuvkoppla och sedan åka i väg i en modern bil.

De verktyg som används vid bilstölder blir således alltmer avancerade och störsändare, reläkopplare eller annan specialutrustning används frekvent. Sådan högteknologisk utrustning finns lättillgänglig på internet, men kräver ofta ett kunnande som gemene man inte besitter och därtill är den olaglig att inneha.

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 samtidigt leder de enligt Polisen till att bilnycklar allt oftare är det främsta bytet vid bostadsinbrott. Det bidrar i sin tur troligtvis till en ökad oro hos bilägare att utsättas även för bostadsinbrott.

RELÄATTACK

De senaste åren har så kallade "keyless-system" blivit mer eller mindre blivit standard i nyttillverkade bilar. Systemen fungerar på olika sätt, men allt vanligare är varianter där det räcker med en nyckeldosa i fickan för att bilen automatiskt ska låsas upp och startspärren kopplas ur när ägaren närmar sig bilen. Den här teknologin har biltjuvarna utnyttjat genom så kallade reläkopplare. Det är en vanlig teknik som kräver minst två gärningspersoner, där den ena fångar upp nyckelns signal och sedan överför den till en reläsändare eller förstärkare som nästa gärningsperson håller intill bilen. Eftersom många förvarar sina bilnycklar i hallen, blir det möjligt för gärningspersonen att stå utanför ytterdörren och läsa av signalen. På så går det alltså att låsa upp bilen med hjälp av ägarens egen nyckel, utan att behöva stjäla själva nyckeln.

SPÅRSÄNDARE

Spårsändarna är ett viktigt verktyg för att komma åt bilbrottsligheten. Tack vare det välutbyggda GPS-systemet finns i dag stora möjligheter för både bilägare och biltillverkare att spåra var bilar befinner sig. Genom en spårsändare eller GPS-tracker är det möjligt att i realtid följa bilen genom en app i mobilen eller via en dator. I de flesta nyttillverkade bilar är spårsändare inbyggda, men det går även att köpa spårsändare i exempelvis hemelektronikbutiker eller från de flesta försäkringsbolags hemsidor. Dessa kostar runt 1 000 kr och till det tillkommer en abonnemangsavgift. Flera av de bilar som säljs idag har också inbyggda sim-kort som är möjliga för Polisen att spåra med rätt befogenheter och utrustning.

Både Polisen och försäkringsbranschen har uttryckt önskemål om att underlätta informationsinhämtningen från både inbyggda spårsändare och sim-kort i utredningsarbetet vid stölder. Det är ofta en mycket komplicerad process för Polisen att få tillåtelse att använda sig av dessa vid misstänkt brottslighet, i synnerhet vid brott där straffvärdet är lägre än två års fängelse. Den här problematiken beskrivs ytterligare i avsnittet om brottsbekämpning nedan.

STÖRSÄNDARE

Gärningspersoner använder sig allt oftare av störsändare för att störa ut signaler från både nycklar och så kallade spårsändare. När nycklar störs ut kan det ske genom att gärningspersonerna rör sig på parkeringsplatser eller i garage med en störsändare för att slå ut bilnycklars fjärrlåsning. På så sätt luras bilägaren tro att de låst bilen när signalen från nyckeln i själva verket har störts ut. Den här typen av störsändare kallas ibland jammers.

Det finns även andra användningsområden för störsändare. Ett sådant är vid transport av stöldgods. Ofta använder sig brottsnätverken av lastbilschaufförer med redan befintliga, legala uppdrag innanför Sveriges gränser för att frakta stöldgods. Enligt bland annat EU-bestämmelser

har dessa chaufförer i de flesta fall färdskrivare som automatiskt loggar lastbilens rutt – bland annat för att motverka otillåtna resor som exempelvis vid frakt av stöldgods. Den här loggningen är dock enkel att blockera med en störsändare, vilket gör att lastbilen enligt färdskrivaren har stått parkerad vid färjeterminalen när den i själva verket använts för att transportera stöldgods.

Störsändare används också för att slå ut spårsändare. Här handlar det också om att enklare undkomma myndigheternas bevakning genom att slå ut teknisk utrustning som gör det möjligt att lokalisera bilen.

Störsändare är svåra att skydda sig emot. Vid en undersökning av störsändares effektivitet som genomfördes av statliga forskningsinstitutet RISE, kom man fram till att de störsändare som kriminella nyttjar slår ut samtliga av de kommersiella spårsändare som finns på marknaden i dag.

Det här användandet får också större konsekvenser. Flera av Sveriges hamnar uppges vara kontinuerligt drabbade av störningsvågor som riskerar slå ut viktiga övervakningssystem som används både i brottsförebyggande syften och av hamnpersonal. Det leder till en äventyrad säkerhet i våra hamnar som inte enbart påverkar rättssäkerheten negativt, utan även innebär en stor säkerhetspolitisk risk.

Brottsbekämpning

Brotten och påföljderna

TILLGREPP OCH STÖLD

Vid bilbrott kan en rad olika lagar tillämpas längs hela brottskedjan. Vid själva stöldtillfället rör det sig om antingen tillgrepp av forskaffningsmedel, vilket gäller vid helbilstölder, eller stöld när det kommer till bildelsstölder. Avgörande för rubriceringen är tillägnelseuppsåtet. Straffen här varierar, liksom för de flesta brott, beroende på om de anses som ringa eller grova. För båda brotten tilldöms högst två års fängelse. Anses det vara grovt ligger straffet på som lägst sex månaders fängelse och som högst antingen fyra eller sex års fängelse, för tillgrepp av forskaffningsmedel respektive stöld. Bilbrott döms dock ofta som ringa eftersom stöldligorna ofta utnyttjar ej tidigare dömda personer. I dessa fall utdöms böter eller fängelse i högst sex månader.

HÄLERI

Lagarna om bedrägeri och annan oredlighet är också relevanta vid bilbrott. Här behandlas nämligen brotten häleri och häleriförseelse. Häleri är ett brott som exempelvis begås genom att hantera stulet gods och vid bilbrott är det inte ovanligt att personen som begår själva stölden överlämnar stöldgodset till en andra eller tredje gärningsperson som då begår häleri eller en häleriförseelse. Den som döms för häleri riskerar fängelse i högst två år. Anses brottet grovt tilldöms gärningspersonen som lägst sex månader och som högst sex års fängelse. Den som döms för häleriförseelse, det vill säga ringa häleri, får böter eller fängelse i högst sex månader.

SMUGGLING

Vanligt vid bilbrott är också att stöldgodset smugglas över landsgränser. Smuggling regleras i lagen om straff för smuggling och innehåller bestämmelser om gärningar som rör in- eller utförsel av

varor. En gärningsperson kan med denna lag dömas för exempelvis smugglingsbrott och tullbrott. Straffskalan varierar beroende på vilken typ av smuggelgods det handlar om, där smuggling av narkotika, vapen och explosiva varor ses som extra allvarliga med relativt hårda straffskalor. Olovlig befattning med smuggelgods, som gäller vid stöldgods från bilbrott, straffas överhuvudtaget inte om det bedöms som ringa.

Mängdbrott och prioritering

De vanligast förekommande brotten kallas ibland för mängdbrott. Hit hör exempelvis misshandel, bedrägerier, skadegörelse, inbrott och olovlig körning. Likaså stölder, oavsett om det rör sig om stöld i butik eller av en hel bil, klassas som mängdbrott. Vid den här typen av brott leder vanligtvis Polisen förundersökningen.

På sin hemsida skriver Polisen att mängdbrott inte brukar räknas till de allvarligaste brotten. Bilbrotten är vanligt förekommande, vilket gör att de uppfyller ett av kriterierna, men samtidigt rör det sig om brott som i dag nästan uteslutande begås av organiserade och internationella brottsnätverk.

Myndigheternas resurser

Polismyndigheten har det övergripande ansvaret för det brottsförebyggande arbetet. Till sin hjälp i arbetet mot tillgreppsbrott har den framför allt Kustbevakningen och Tullverket, men även försäkringsbolag och bilfabrikanter, samt andra aktörer. Samverkan mellan myndigheter uppges vara en nyckel till framgång inom brottsbekämpning, vilket har visat sig i flera framgångsrika samverkansprojekt kring bilbrottsligheten mellan Polisen, Kustbevakningen och Tullverket.

TEKNISK KAPPLÖPNING

När det gäller tillgreppsbrott ligger de kriminella flera steg före Polisen vad gäller teknisk utrustning och tillvägagångssätt. Ofta är det en ren resursfråga, men det krävs mer än pengar eller ökad prioritet för att komma ikapp. I dagens brottsbekämpning mot bilbrott är det svenska rättsväsendet, enligt egen utsago, i stort behov av modern teknisk utrustning och lagstiftning som möjliggör ökad teknikanvändning.

Teknik som ansiktsigenkänning är ännu inte godkänd för myndigheterna att använda och system som automatisk avläsning av registreringsnummer, så kallad ANPR (Automatic Number Plate Recognition), har endast Tullverket befogenhet att använda. Användning och samnyttjande av sådan teknik hade kunnat effektivisera resursnyttjandet, vilket Polisen vittnat om genom sin kontakt med internationella samverkanspartners i andra drabbade västeuropeiska länder. Ett ytterligare exempel på när lagstiftningen hindrar bevittnat effektiva metoder är i fråga om inhämtning av uppgifter om elektronisk kommunikation. I den underrättelseverksamhet som Polisen bedriver får sådan inhämtning endast ske om det misstänkta brottet ger minst två års fängelse.

Ett annat viktigt verktyg är förstas spårsändare. Det finns flera olika varianter, men det lättaste att utnyttja i brottsbekämpningssyfte är externa spårsändare kopplade till en larmcentral som är tillgänglig dygnet runt. En annan bra metod är genom biltillverkarnas egna positioneringssystem, där ett SIM-kort i bilen är kopplat till en app som bilägaren har installerat i sin mobiltelefon. Om

bilägaren inte har installerat appen, eller om den har någon typ av spårsändare installerad som inte går att följa på liknande sätt, så omöjliggör lagstiftningen i princip polisens möjligheter att använda spårsändaren. Kravet för att kunna använda den här typen av utrustning i Polisens underrättelse- och utredningsarbete är nämligen att brottet ger minst två års fängelse, vilket är mycket ovanligt i fråga om bilbrott, till och med när det rör sig om grova brott.

Det finns en annan möjlighet att få tillgång till spårning, men den hänger på en mycket komplicerad och byråkratisk process. Kravet är att bilägaren ger Polisen fullmakt att koppla in den europeiska polismyndigheten Europol, som i sin tur ber bilfabrikanten göra en slagning mot bilens SIM-kort. Åklagare och domare i det land som svensk polis skickar rättshjälpsbegäran till är också inblandade. För att uppgifter om bilens position sedan ska nå svensk polis igen behöver förfarandet upprepas i omvänd ordning – hela vägen från bilfabrikant, via Europol och tillbaka till svensk polis.

Myndigheternas ansvarsområden och befogenheter

POLISEN

Polismyndigheten har naturligtvis många typer av brott att prioritera, inte minst skjutningar och annan grov brottslighet som gör att resurser av naturliga skäl styrs dit. Samtidigt innebär nedprioriteringen av mängdbrott att den organiserade brottsligheten som ligger bakom bilbrott får ett utökat spelrum.

Vid Gränspolisen, som är en enhet inom Polismyndigheten, finns en operativ avdelning som samordnar ärenden och insatser mellan utredningssidan och spaningssidan för att motarbeta de internationella brottsnätverk som bland annat begår bilbrott. Inom polisen finns också särskilda utredningsgrupper som i samarbete med Europol utreder internationella brottsnätverk (dessa benämns som Mobile Organised Crime Groups (MOCG) av Europol). Storleken på dessa utredningsgrupper beror av en regions storlek. Polisregion Syd har en relativt stor grupp och består av cirka sju personer.

KUSTBEVAKNINGEN

Kustbevakningens uppgifter i stort är räddningstjänst, sjöövervakning samt krisberedskap och totalförsvaret. Tillsammans med bland annat Polismyndigheten och Tullverket arbetar Kustbevakningen också med att bekämpa brott och förhindra smuggling. Kustbevakningens uppgift i denna konstellation är framför allt att utföra varukontroller till sjöss. Rent konkret innebär det att de kompletterar de andra myndigheterna med resurser i det fall då fartyg och flyg behövs, vid särskilda brottstillfällen och i vissa fall vid brottsförebyggande arbete.

TULLVERKET

Tullverkets uppgifter består främst av att hantera tullar, skatter och avgifter samt att inspektera och vaka över trafiken som passerar Sveriges landsgränser i syfte att säkerställa att in- och utförsel av varor sker lagenligt. I detta är också en uppgift att motverka brottslighet förknippad med in- och utförsel av varor.

INTERNATIONELLT SAMARBETE OCH SAMVERKAN

Vid brottsbekämpning av bilbrott samarbetar svenska myndigheter med andra länders myndigheter genom exempelvis Interpol, Europol, eller regional samverkan vid gränsövergångar. I Sverige finns också särskilda grupper inom Polisen som utreder brott begångna av internationella

stöldligor. Dessa grupper samarbetar med motsvarande utredningsgrupper i andra länder via Europol.

Även om polisens samarbete med internationella samverkanspartners upplevs som välfungerande, är samordningen ett tidskrävande arbete. Enligt NOA, Nationella operativa avdelningen vid Polisen, är det dessutom extra resurskrävande att hantera gärningspersoner som inte är folkbokförda i Sverige, eftersom de enligt lagen måste prioriteras på grund av flykttfara. Det här medför att resurser tas från annan brottsbekämpning.

GRÄNSKONTROLLER

Gränskontroll till och från Sverige är polisens ansvar. Polisen är skyldig att utföra kontroller av alla personer som reser över en yttre gräns, det vill säga till och från länder som inte är med i Schengensamarbetet. Vanligast är dock att de internationella brottsnätverken tar sig in och ut ur landet via gränsövergångar till andra Schengenländer, så kallade inre gränser. Här har kontrollerna, åtminstone historiskt sett, varit begränsade. Men sedan flyktingkrisen 2015 tillämpar Sverige tillfälligt även gränskontroll vid dessa gränser, även om resurserna att kontrollera samtliga personer och fordon naturligtvis är begränsade. Vid gränsövergångar har Polisen möjlighet att hindra personer från att ta sig in i landet om de misstänker att personen i fråga kan komma att begå brott eller i övrigt saknar laglig grund att befinna sig i landet.

Smugglingsbrott är främst Tullverkets och Kustbevakningens område. I lagen om straff för smuggling regleras både brottens straff och myndighetspersonernas befogenheter vid den här typen av brott. Det som avgör både straffskalan, samt Tullverket och Kustbevakningens 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 de kan då i vissa fall ha samma befogenheter som en polis.

Under 2020 gav regeringen besked om att ge Tullverket utökade befogenheter, bland annat eftersom internationella stöldligor som färdas över landsgränserna står för en stor del av tillgreppsbrottsligheten i Sverige. Från den 1 juli 2021 får 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. Tanken är att det ska underlätta och effektivisera Tullverkets arbete och inte längre behöva invänta polis i samma utsträckning som tidigare. Lagändringen har kritiserats som tandlös eftersom Tullverket inte tillförs resurser i den omfattning som de utökade befogenheterna kräver.

Slutsatser av brottsbekämpningen

Att beskriva problematiken kring bilbrott är komplicerat. Det totala antalet anmälda bilbrott har minskat över tid, men samtidigt beskriver många inom Polisen, försäkringsbranschen och bilbranschen ett växande problem. Antalet bildelsstölder ökar igen efter flera års nedgång och den nationella trygghetsundersökningen visar var fjärde svensk oroar sig för bilbrottslighet.

Det finns en vilja att göra något åt problemen, även inom politiken. I juli 2021 får Tullverket utökade befogenheter som gör att man kan ingripa vid misstanke om alla typer av brott. Samtidigt

uttrycker flera med insyn i brottsbekämpningen av bilstölder en oro för att de nya befogenheterna är verkningslösa; Tullverket saknar helt enkelt resurser att utföra fler kontroller och lokaler att hantera mer beslagttaget gods.

En väntad "corona-effekt" har också uteblivit. Det minskade resande som pandemin har inneburit tycks inte gälla stöldligorna och bilbrotten. I stället såg vi den största ökningen av bildelsstölder på 23 år. Enbart katalysatorstölderna ökade i fjol med över 4 000 procent jämfört med året innan och 2021 ser ut att bli ett ännu värre år. Antalet efterlysta personbilar ligger kvar på samma nivåer som året innan, men andelen bilar som inte återfinns och avlyses ligger kvar på den högsta nivån under de senaste tio åren.

Internationella brottsnätverk 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. Nätverkens närvaro innebär att en ökad otrygghet och oro även för andra brott sprider sig i samhället. Polisen bedömer dessutom att ligornas etablering i Sverige och kopplingen till lokalt förankrade kriminella aktörer kommer att öka under de närmsta åren. Myndigheterna påtalar därtill en på brist på teknisk utrustning och verktyg att komma åt nätverken, men också en brist på lagstiftning som möjliggör användningen av sådana verktyg.

Det sker samtidigt stora tekniska framsteg inom bilbranschen. Elbilar är en allt vanligare syn på vägarna och självkörande bilar kommer att bli allt vanligare. De nya bilmodeller som de nya systemen tillför innebär nya komponenter som ofrånkomligt kommer att efterfrågas 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.

Åtgärdsförslag

Utifrån vad som beskrivits i den här rapporten står det klart att internationella brottsnätverken får ett allt längre försprång gentemot ordningsmakten i fråga om bilbrott.

Vi vet hur nätverken opererar och vilka bilmodeller och bildelar som för stunden är mest stöldbegärliga. Vi vet också att nätverken kalkylerar risker och ställer dem mot en eventuell avkastning.

Det är inte kunskap som saknas. Det som saknas är verksamma insatser som faktiskt förbättrar situationen. Det finns en bred politisk vilja att specifikt komma åt den här typen av brottslighet, men förslagen på konkreta åtgärder lyser med sin frånvaro. Därför presenterar vi här en lista på åtgärder som dels går att sätta i verket redan nu, och sådana som kräver en större ansträngning för att få på plats.

Fem prioriterade åtgärder för minskad bilbrottslighet

- 1** **Höj bilbrottens prioritet. Bilbrottsligheten är inte brott i mängden.** Bakom en överväldigande majoritet av bilstölder och bildelsstölder finns en allvarlig organiserad brottslighet som påverkar allmänhetens tilltro till rättssystemet och sprider oro i samhället.
- 2** **Börja granska utgående gods.** Tullen behöver ges möjligheter att granska gods och kunna hålla kvar misstänkt stöldgods samt misstänkta förövare. Vi vill samtidigt se att Polisen får utökade resurser för att hantera även kontroller vid utresor. Avgörande för att det ska fungera är att regeringen tydliggör att myndigheternas resultat som är kopplade till de utökade befogenheterna ska mätas.
- 3** **Hårdare straff och ökade insatser mot störsändare.** Störsändare är redan olagliga och utgör allvarliga säkerhetshot mot hamnar och skyddsobjekt. Det är utrustning som uteslutande används för att utföra brott, och används frekvent inom organiserad brottslighet.
- 4** **Gör det enklare att påvisa organiserad brottslighet.** Utökad myndighetssamordning har visat sig effektiv både mot inhemsk gängkriminalitet samt mot båt- och båtmotorstöld. Samma satsning behövs även mot bilbrottsligheten, framförallt för att enklare kunna påvisa hur olika brott som häleri, stöld, skadegörelse och användning av störsändare ofta ingår i samma brottskedja.
- 5** **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 bilbroten i Sverige.

Förändrad lagstiftning och regelförändringar

- **Hårdare straff för bilbrottslighet.** Sverige måste bli mindre attraktivt för internationella brottsnätverk. Polisens uppfattning är att strafflagstiftningen är en avgörande aspekt när brottsnätverken väljer vilka länder de begår brott i. Därför behöver det bli mer kännbart för gärningspersoner att begå bilbrott i Sverige. En högre risk för att gripas och strängare konsekvenser när domen fallit avskräcker internationella nätverk från att begå brott i Sverige.
- **Underlätta användningen av tillgänglig teknik för underrättelsearbete.** Positioneringsutrustning som GPS-trackers, SIM-kort 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.
- **Gör det svårare att få ut uppgifter om bilar och bilägare.** Idag finns information om i stort sett samtliga svenskregistrerade bilar tillgängligt för vem som helst på internet via Transportstyrelsens vägtrafikregister. Det öppna registret underlättar för brottsnätverket när de planerar stöldturnéer och identifierar extra värdefulla stöldobjekt. Vi föreslår därför ett verktyg som gör det möjligt för bilägare att undantas från registret, antingen helt eller delvis. Utöver det föreslår vi även ett krav på att bilägaren upplyses när någon hämtat information om dennes fordon ur registret, på samma sätt som vid kreditupplysningar.
- **Utöka tillgången till och användningen av tekniska hjälpmedel.** Det finns i dag en outnyttjad resurs i form av tekniska hjälpmedel som underlättar för myndigheter i brottsutredningar och brottsförebyggande insatser. Lagstiftningen behöver anpassas så att myndigheter och näringsidkare tillåts använda mer teknisk utrustning (som exempelvis övervakningskameror) vid fler tillfällen. Det skulle effektivisera myndigheternas arbete och innebära att Sverige hamnar i nivå med övriga Västeuropa på området, vilket kan avskräcka stöldligor.

Förändrade prioriteringar

- **Prioritera bilbroten 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 istället visar att ökningen av bilbrott tas på allvar och man arbetar långsiktigt för att göra Sverige mindre attraktivt för stöldligor.
- **Tull och polis måste 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.
- **Gör det enklare att påvisa organiserad brottslighet.** Utökad samordning inom och mellan myndigheter för att lagföra brott har visat sig effektiv både mot inhemsk gängkriminalitet samt mot båt- och båtmotorstöder. 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 rättssäkerheten. Därtill är våra hamnar skyddsobjekt och en del av Sveriges yttre gräns, vilket innebär att närvaron av störsändare utgör en stor säkerhetspolitisk risk.

Förändrade arbetsmetoder

- **Skapa en permanent nationell bilbrottsgrupp hos Polisen.** De allra flesta bilbrott utförs i dag av organiserade brottsnätverk, som opererar över hela landet. Med en särskild nationell enhet inom Polisen som arbetar uteslutande med bilbrott, finns en större chans att se samband mellan olika brott och brottsplatser.
- **Förbättrade rutiner kring belastningsregister.** Polisen granskar sällan belastningsregister i andra länder när misstänkta gärningsmän grips i Sverige.
- **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 tillgreppsbroten i Sverige har i dag kopplingar till internationella stödligor. 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.
- **Fokusera på utförselkontroller.** Att höja trösklarna vid utförsel skulle göra störst skillnad. Tullen tittar huvudsakligen på införsel. Polisen kan göra kontroller vid utresor men det görs sällan.