

Bilbrottsbarometern 2023

Trender, statistik och åtgärdsförslag



Innehåll

Inledning:	
”Sverige öppet mål för internationell bilbrottslighet”	3
Lägesbeskrivning:	
Bilstölderna färre men samhällskostnaderna ökar	4
Fyra prioriterade åtgärder:	
Stärk Sveriges gränser	8
Intervju Martin Petersson, Tullverket	
”Tullverket behöver en tydlig signal från politiken”	10
Fakta om bilbrott	11
Internationella brottsnätverk	15
Stöldmetoder	16
Intervju Johan Granholm, If	
”Stölden går blixtsnabbt – tjuvarna ligger i framkant tekniskt”	17
Undersökning:	
Svenskarna och bilbrott	18
Nordisk utblick	21
Brottsbekämpning	23
Myndigheternas ansvar och befogenheter	25
Källor	27

Om rapporten

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

Postadress
If Skadeförsäkring AB
106 80 Stockholm

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

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

Inledning: ”Sverige öppet mål för internationell bilbrottslighet”

Bilbrottsligheten är ett stort problem i Sverige. Under 2022 ökade skadekostnaderna i förhållande till föregående år med drygt två procent, till 711 miljoner kronor. Under tioårsperioden 2011–2020 var ökningen nära 50 procent.*

Stölderna av katalysatorer har ökat dramatiskt de senaste åren och fortsätter att öka, och stölderna av hela fordon blir alltmer högteknologiska. Förutom otryggheten i att bli bestulen på delar eller hela sitt fordon innebär stölderna ofta omkostnader för den enskilde bilägaren.

För att belysa den här brottsligheten – som årligen omsätter allt högre skadebelopp och blir alltmer komplex – har vi på If tagit fram Bilbrottsbarometern. I år är det tredje gången som rapporten ges ut. Här presenterar vi trender och statistik, åtgärdsförslag och en undersökning om svenska folkets kunskap och kännedom om bilbrottslighet. Vi har också talat med poliser, tulltjänstemän och experter inom försäkringsbranschen för att ge en så heltäckande bild som möjligt.

Den samlade analysen i årets rapport är att gränsarbetet i Sverige måste förstärkas kraftigt för att brottsligheten ska minska. Idag kommer signaler om att internationella ligor – som helt dominerar bilbrotten – har börjat samarbeta med de svenska kriminella nätverken. Därför anser vi på If att bilstölderna måste ses ur ett bredare perspektiv från samhällets sida, som en av flera affärsverksamheter för den organiserade brottsligheten.

If ser också en stor risk för ökad bilbrottslighet som ett led i den geopolitiska oron, med kriget i Ukraina och isoleringen av Ryssland. Stölderna

stys av efterfrågan – ökar efterfrågan så ökar även risken för Sverige att drabbas. Redan nu vet vi att de internationella brottsnätverken verkar från öst och att i princip allt stulet gods går vidare i den riktningen.

Flera politiska initiativ har tagits under senare år för att stärka gränserna, men de har varit begränsade och haft liten effekt på den organiserade brottsligheten. Därför behövs ett helhetsgrepp och en tydlig vilja från politiken och samhället att sätta stopp för allt stöldgods som lämnar Sverige. If föreslår i denna rapport fyra åtgärder på nationell nivå som vi anser nödvändiga för att minska bilbrotten:

- Kriminalisera utförelse av stöldgods och inför systematiska kontroller.
- Utöka gränsmyndigheternas samordning och gemensamma insatser.
- Ge Tullen och Polisen möjligheter att använda modern teknik som rutin.
- Utvisa återkommande brottslingar med förbud att återvända.

Ann Hassel Tano
Utredningschef på If



Foto: If

* För åren från och med 2021 tillämpar Svensk Försäkring en ny modell för beräkning av utbetalda skadekostnader kopplade till trafik- och motorfordonsförsäkringar.

Lägesbeskrivning: Bilstölderna färre men samhällskostnaderna ökar

Bilstölderna minskar – men samhällskostnaderna ökar

Under åren med covid-19 var det svårare att föra ut gods inom EU än normalt, på grund av stängda gränser. När gränserna öppnades upp igen medförde det en betydligt större rörlighet för kriminella.

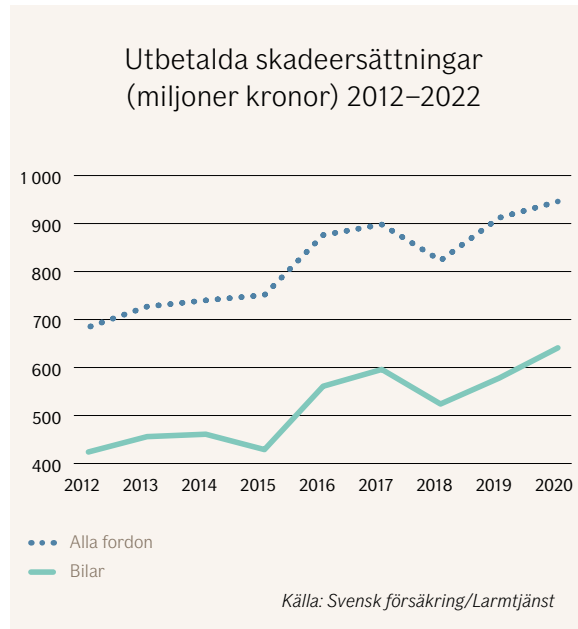
Inget trendbrott för bilbrottsligheten i Sverige skedde under året; brottnätverken fortsatte med samma metoder och mönster som tidigare, dels genom att krossa en ruta och stjäla komponenter, dels genom elektroniska hjälpmedel för att manipulera kundens nyckel. Polisen och Larmtjänst noterar att stöldmetoderna blir alltmer tekniskt professionella, och att de kriminella ligorna ständigt utvecklar nya tillvägagångssätt i jakten på bilar och bildelar.

”Det stulna bilgodset lämnar Sverige – nästan allt går ut. Vi har begränsad kontroll över det som förs ut från våra svenska gränser.”

Tjänsteperson på Kustbevakningen i intervju för Bilbrottsbarometern

Sett över en tioårsperiod har antalet anmälda bilstölder nästan halverats, och även fordonsbrotten som helhet har minskat i antal generellt sett. Men trots att antalet brott går ner ökar samhällskostnaderna för bilbrott. 2022 ökade de utbetalade skadeersättningarna med drygt två procent till 711 miljoner kronor. Storstadsregionerna är mest utsatta för bilbrottsligheten. Det visar statistik från försäkringsbranschens organisation Larmtjänst.

Samtidigt som antalet bilbrott minskar över tid blir stölderna alltmer högteknologiska och inriktade på mer avancerade och dyra reservdelar än tidigare. Under året ökade samhällskostnaderna kopplat till fyra särskilt utsatta bildelar med 14 procent till knappt 200 miljoner kronor, enligt Larmtjänsts statistik. Dessa reservdelar är: strålkastare, navigationssystem, airbags/rattar samt katalysatorer. Sammantaget var dessa kostnader



för bildelstölderna högre än för stölderna av hela bilar. Stulna delar är enklare att transportera utan att bli upptäckt, vilket har gjort reservdelarna mest utsatta för brottslighet. Bildelsstölderna har också blivit mer diversifierade till fler komponenter. Från att tjuvarnas fokus varit på ett par specifika reservdelar stjäls idag fler olika komponenter, bland annat radarsensorer och kolfiberbromsar.

Drygt var fjärde bil – 26 procent, eller cirka 1 500 bilar – av de som efterlystes under året återfanns inte. Det var framför allt dyrare bilmodeller som försvann. Det är inte fastställt vad som händer med de fordon som försvinner, eftersom tjuvarna kan byta moderna bilars identitet. En trend är dock att förövarna slaktar bilarna i växande utsträckning för att komma åt exklusiva reservdelar och samtidigt minska risken för att bli upptäckta.

”I Sverige är vi dåliga på att dokumentera och skydda våra privata tillhörigheter.”

Polis i intervju för Bilbrottsbarometern



Organiserad brottslighet bakom bilbrotten

Bilbrott är vanligt förekommande och sker dagligen, men på senare år har kopplingarna till internationell organiserad brottslighet blivit allt tydligare. Bilbrotten ingår i en maffialiknande struktur och utförs genom ett systematiskt arbetssätt av i huvudsak utländska nätverk. Enligt Polisen lämnade nästan all stöldgods Sverige och transporterades framför allt österut, där efterfrågan finns. Uppskattningsvis 90 procent av stöldgodset beräknas föras utomlands.

Under pandemin började de utländska nätverken samarbeta med så kallade ankarpersoner och ankarplatser i Sverige, i organisatoriska och professionellt utformade led. Den här metoden stabiliserades under 2022, och innebär att godset göms i närområdet vid brottsplatsen för att hämtas upp senare. Under året kom signaler om att internationella nätverk börjat samverka med de svenska kriminella gängen.

Bilbrotten är en affärsverksamhet bland många för dessa individer, och olika typer av brottslighet hänger ihop alltmer som sammansatta delar i ett större nät där brottsvinsterna från bilstölderna göder annan kriminalitet. Stulna bilar används till exempel i samband med rån, skjutningar och narkotikatransporter, liksom för bedrägerier och penningtvätt. De internationella stöldligornas närvaro leder sannolikt på sikt till en ökning av dessa andra brottstyper, i takt med att de samverkar i allt högre grad med lokalt förankrade kriminella aktörer i Sverige.

Bilbrottsligheten innebär ofta upprepade och planerade tillgrepp av nätverken, så kallade seriebrott. Inte sällan drabbas samma bilägare upprepade gånger: först stjäls en komponent, varpå bilen repareras och sedan stjäls samma komponent ännu en gång.

Geopolitisk oro kan öka efterfrågan

Den geopolitiska oron, med kriget i Ukraina och sanktionerna mot Ryssland, började redan under 2022 resultera i signaler om en ökad bilbrottslighet i Sverige. Sönderslagen infrastruktur och omfattande brister på varor resulterar i kriminella marknader. Det kan därför väntas att efterfrågan från öst ökar även kommande år och att den organiserade brottsligheten intensifieras.

Extrem stöldutveckling för katalysatorer

De senaste fyra åren har antalet katalysatorstölder ökat med över 10 000 procent. Den mest dramatiska ökningen skedde 2021, men under 2022 har antalet stölder stabiliserats på den höga nivån och till och med fortsatt öka med ytterligare två procent.

Enligt Larmtjänst anmäldes nästan 8 000 katalysatorstölder till försäkringsbolagen under 2022. Skadekostnaderna för försäkringsbranschen uppgick till 146 miljoner kronor, vilket var en minskning med fyra procent från rekordbeloppet 2021. Stölder av katalysatorer är ett globalt fenomen, men problemet är särskilt stort i Sverige. De utförs inte bara av internationella brottsnätverk utan även svenska kriminella, där uppköpare kopplade till utländska nätverk köper upp de stulna katalysatorerna från inhemska utförare. Syftet är att smälta ner och sälja metallerna, som betingar ett högt pris på världsmarknaden. Enligt Larmtjänst är nu Sverige, tillsammans med Storbritannien, bland de värst drabbade länderna i världen. Bilägare fick under året vänta i månader på en ny katalysator.

”Gamla elbilsbatterier kommer att bli attraktiva att stjäla – som katalysatorstölder 2.0.”

Tjänsteperson på Kustbevakningen i intervju för Bilbrottsbarometern

Elbilar i nuläget förskonade

Trots att elbilar blir allt vanligare är de fortfarande relativt förskonade från brott. Stöder av såväl reservdelar som hela fordon är sällsynt. En möjlig förklaring är den moderna tekniken och den utbyggda infrastruktur som behövs i samhället för att elbilar ska kunna fungera, vilket fortfarande saknas i de länder där stöldgodset ofta hamnar. Under 2022 har ett fåtal anmälningar gjorts om stulna elbilsladdare. Polisen och försäkringsbolagen räknar med att elbilar, och i synnerhet elbilsbatterier, kommer att bli alltmer attraktiva för stöldligor i takt med en växande efterfrågan.

Lagändringar

Under året pågick politiska processer med relevans för bilbrottsbekämpningen. I juli 2021 fick Tullen utökade befogenheter vid gränsen när det gäller utförsel av gods, men enligt experter och de tre gränsmyndigheterna har det inte påverkat brottsligheten. Det beror på att myndigheten inte tillåts leta efter stöldgods på eget initiativ: tulltjänstemännen kan ingripa och överlämna en individ till Polisen endast om stöldgods hittas i samband med en ordinarie tullkontroll. Tullkontroll görs idag nästan uteslutande för inkommande gods – inte utgående gods.

Den statliga utredningen "Åtgärder i gränsnära områden" överlämnades till regeringen 2021 och innehåller förslag på särskilda befogenheter för att intensifiera bekämpningen av organiserad brottslighet vid gränserna. Utifrån en nyligen beslutad lagrådsremiss beräknas en ny lagstiftning vara på plats i augusti 2023. Utredningen handlade främst om Polisens arbete, men innehåller förslag även för Tullverket och Kustbevakningen.

I april 2022 fick den pågående Tullbefogenhetsutredningen ett tilläggsuppdrag, som innebär att analysera behovet och möjligheterna att göra utförsel av stöldgods till ett brott enligt smugglingslagen. Utredningen ska redovisa uppdraget i juli 2023, och vid behov lämna lagstiftningsförslag.

För att komma åt den organiserade brottsligheten lämnades 2021 förslag på straffskärpningar när brott utförs systematiskt. Dessa föreslås träda i kraft sommaren 2023. Förslagen innebär bland annat en ändring av brottsbalken som syftar till att lägga ytterligare tyngd vid systematiska brott.

Många svenskar skyddar sig inte mot bilbrott – trots oro för ekonomiska konsekvenser

Enligt en ny attitydundersökning som If låtit göra finns en hög kännedom om bilbrottslighet i befolkningen – både om katalysatorstölder och avancerade, elektroniska stöldmetoder. I undersökningen uppger bilägarna i Sverige att den värsta konsekvensen av att utsättas för ett bilbrott vore att drabbas ekonomiskt, vilket ungefär hälften uppger. Men resultatet visar samtidigt att förhållandevis få bilförare reflekterar över sannolikheten för brott eller vidtar särskilda åtgärder för att skydda sig, trots riskerna. Nästan sex av tio bilförare med så kallad key less-funktion saknar en signalskyddande förvaring till sin bilnyckel. Undersökningen visar också att mer än varannan bilförare (55 procent) skulle klara högst en vecka utan bil utan att det skulle få stora negativa konsekvenser i deras vardag.



Fyra prioriterade åtgärder: Stärk Sveriges gränser

Gränsarbetet i Sverige måste förstärkas kraftigt för att minska den helt dominerande del av bilbrottsligheten som utgörs av internationella kriminella nätverk. If uppmanar därför regering och riksdag att genomföra följande fyra effektiva åtgärder:

1. Kriminalisera utförelse av stöldgods och inför systematiska kontroller

Det förs årligen stöldgods för flera miljarder kronor ut ur Sverige, varav fordonsbrottsligheten står för närmare en miljard kronor. Därför måste utförelsen av stulet gods kriminaliseras. Vidare måste gods vid gränserna börja kontrolleras systematiskt – med ett klart uttalat mandat att leta efter stöldgods – för att hindra bilbrotten och strypa de internationella nätverkens framfart. De platser där stöldgods förs ut ur Sverige är idag främst Öresundsbron och Haparanda samt ett tiotal hamnar.

➔ Slutför ny lagstiftning som gör utförelse av stöldgods från Sverige straffbart. Ge Tullverket ett särskilt regeringsuppdrag att omgående börja kontrollera utgående gods.

2. Utöka gränsmyndigheternas samordning och gemensamma insatser

Polisen, Tullen och Kustbevakningen måste börja samordna sina insatser mer effektivt och långsiktigt vid gränserna, utifrån ett helhetsperspektiv och med utbyte av underrättelseinformation. De tre myndigheternas befogenheter behöver användas tillsammans och integrerat för att öka effektiviteten. Tullverket är en nyckelspelare i det kritiska gränsarbetet och behöver få kraftigt förstärkt mandat och utökade resurser. Kustbevakningens specialkompetens, potential och närvaro i hamnarna behöver användas bättre, i kombination med mer resurser och personal. Polisen måste få förutsättningar att prioritera gränsarbetet ytterligare.

➔ Ge samtliga tre myndigheter kraftigt utökade budgetanslag och ge dem ett tydligt uppdrag i regleringsbrevet att samordna sina insatser vid landets gränser.



3. Ge Tullen och Polisen möjligheter att använda modern teknik som rutin

Den moderna teknik som redan finns tillgänglig idag måste användas i betydligt större utsträckning. Automatisk skyltavläsning, scanning och röntgen av fordon samt detektering av störsändare behöver bli standard vid gränserna. Det skulle effektivisera myndigheternas arbete och göra det enklare att selektera vilka fordon som ska inspekteras. I dagsläget sätter den personliga integriteten stopp för detta i Sverige, men i både Norge och Finland används redan tekniken och även en större möjlighet att samköra myndigheternas system.

➔ Säkerställ kompetens och tillgång på utrustning som ger Tullen, Kustbevakningen och Polisen möjlighet att använda mer avancerad teknik vid fler tillfällen.

4. Utvisa återkommande brottslingar med förbud att återvända

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

➔ Utvisa återkommande brottslingar med förbud att återvända.

”Brottsvinsterna från bilstölderna göder annan kriminalitet. Därför måste vi gripa in i nätverkens verksamhet genom att försvåra, förhindra och lagföra.”

Polis i intervju för Bilbrottsbarometern



Intervju:

Martin Petersson, Tullverket

”Tullverket behöver en tydlig signal från politiken”

Kraftigt förstärkt gränsarbete och mer resurser. Martin Petersson, avdelningschef för uniformerade tulltjänstemän i Sverige, har en tydlig bild av vad Tullen behöver för att minska bilbrotten.

Vilken åtgärd är viktigast för att minska bilbrotten?

– Sveriges gränser är extremt viktiga för att effektivt hantera och bekämpa kriminalitet. Ändå fiskar vi väldigt grovmaskigt idag, och det beror på att vi fortfarande inte har mandat att aktivt leta efter stöldgods. Tullverket har stora möjligheter att minska bilbrotsligheten genom ett mer intensivt gränsarbete. Det behövs kraftiga förstärkningar vid gränserna, inte minst i hamnarna.

Vad efterfrågar ni från politiken?

– Tullverket behöver en tydlig signal att prioritera utförseln av gods, med ett starkare kontrolluppdrag. Vi kan söka efter stöldgods om vi får ett särskilt regeringsuppdrag, och då behövs också resurser för det. Den nya Befogenhetslagen som började gälla i juli 2022 och relaterar till den fria rörligheten inom EU gör dessvärre inte någon skillnad för bilbrotsligheten, eftersom den inte ger oss verktyg att aktivt leta vid gränserna. Vi väntar på att regeringen ska ge oss grönt ljus för att kontrollera utförseln.

”Det behövs kraftiga förstärkningar vid våra gränser för att minska bilbrotten”



Foto: Tullverket

Vad behöver Tullverket framåt?

– Tullverket behöver mer resurser, punkt. Det handlar om både pengar och personal. Om personalen blir dubbelt så stor kommer vi att kunna ta dubbelt så många brottslingar. Det behövs också ett mer långsiktigt och formaliserat samarbete med Polisen och Kustbevakningen vid gränserna – tillsammans kan vi uppnå resultat. Diskussionen i samhället handlar ofta om vad poliser ska göra, men potentialen finns i våra tre myndigheters gemensamma arbete.

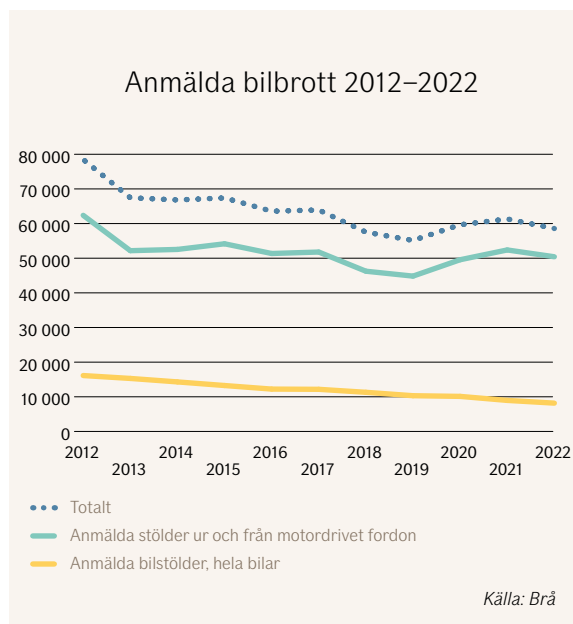
Vad ser du för trender kring bilbrott i Sverige idag?

– Allt inom bilbrott handlar om internationella ligor som är renodlade inom just den här typen av brottslighet, och de är rädda för kontroller. Hårdare tag har gjorts i södra Sverige för att försvåra utförseln från Sverige. Norge kameraövervakar nu hela sin gräns, vilket minskar incitamenten för kriminella att ta sig över dit. Därför förs mer ut genom Stockholms hamnar idag, och genom Haparanda: bilbrotsligheten har flyttat norrut. Kriget i Ukraina och sanktionerna mot Ryssland påverkar kriminaliteten i Sverige redan idag, och Tullverket har nu ett extra öga idag på allt gods som går österut.

Fakta om bilbrott

Efter två år av uppgång minskade det totala antalet anmälda brott kopplade till motordrivna fordon med 4,5 procent i Sverige under 2022, till 58 545 anmälda brott. Det visar statistik från Brottsförebyggande Rådet, Brå, vilket inkluderar alla övriga motordrivna fordon. Men trots att antalet anmälda brott minskade mellan 2021 och 2022 är siffrorna för fjolåret fortfarande högre än perioden 2018–2019, med en lägstanivå år 2019 med 55 104 anmälda brott.

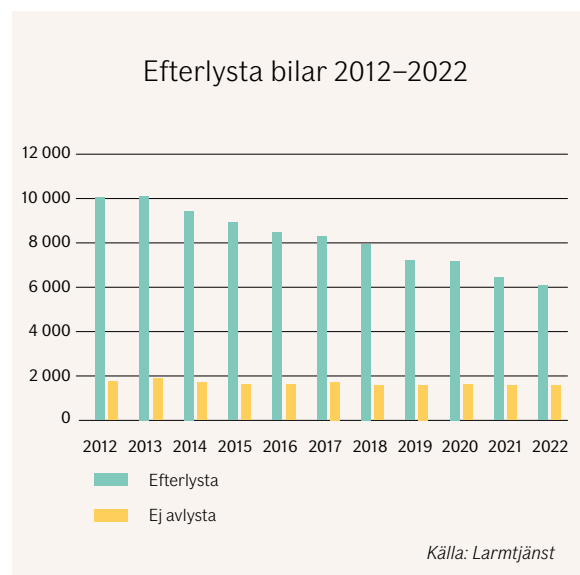
Under den senaste tioårsperioden har anmälningarna av dessa brott minskat med 26 procent, från 78 561 anmälningar år 2012.



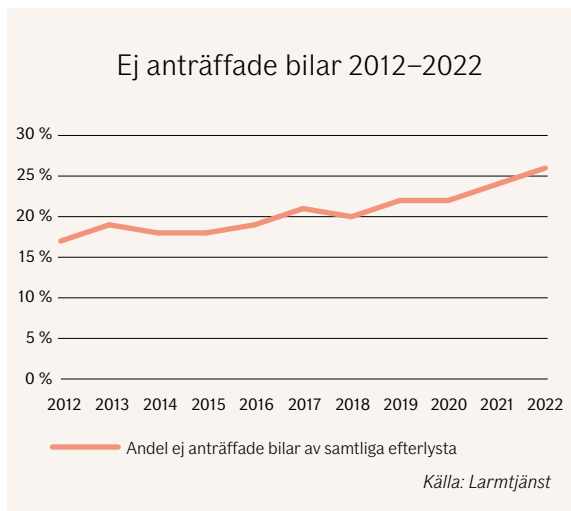
Bilstöldur

Antalet bilstöldur – ”biltillgrepp” i juridisk mening – har minskat succesivt sedan slutet av 1990-talet, då de flesta nytillverkade bilar utrustades med elektroniska startspärrar som omöjliggjorde en traditionell tjuvkoppling. Nedgången har stadigt fortsatt under det senaste decenniet, för att under 2022 ligga på rekordlåga nivåer. Under det gångna året anmäldes 8 152 försök till och fullbordade biltillgrepp av hela bilar, vilket är en minskning med 8,8 procent jämfört med föregående år (8 939) och en minskning med 49,4 procent jämfört med för tio år sedan, då motsvarande siffra var 16 113 biltillgrepp och tillgrepps-försök.

Trenden syns även i statistiken över efterlysta fordon som försäkringsbranschens organisation Larmtjänst publicerar årligen. Under 2022 efterlystes 6 064 personbilar, vilket är en minskning med 5,7 procent jämfört med föregående år (6 430) och 39,4 procent jämfört med för tio år sedan då motsvarande siffra var 10 011. Flest efterlysningar gjordes i polisregionerna Stockholm, Syd och Väst.



Det som dock går i motsatt riktning är statistiken för andelen efterlysta bilar som aldrig hittas. Bland de bilar som efterlystes under 2022 var det så många som 26 procent som aldrig anträffades, vilket är den högsta andelen någonsin. Totalt var det 1 568 bilar som försvann utan att anträffas 2022, i jämförelse med 1 573 år 2021. Det är framför allt exklusiva bilmodeller som försvinner och aldrig anträffas igen. De bilar som faktiskt hittas har ibland rensats på värdefull utrustning och är i princip obrukbara.



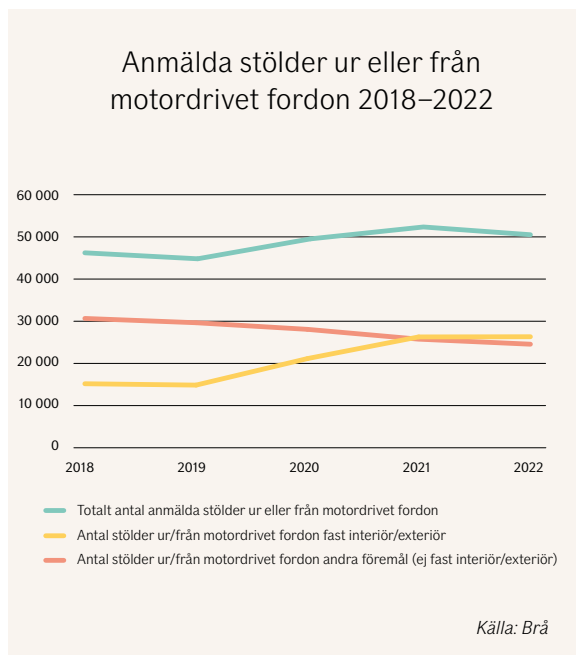
Exakt vilka bilar som stjäls avgörs på den svarta marknaden och styrs i hög grad av tillgång och efterfrågan. Utvecklingen följer både ett allmänt "bilmode", det vill säga vilka modeller som har hög status och är eftertraktade, och hur lätt eller svår bilen är att stjäla. När en bilmodell visar sig ha 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 dieselbilar. En möjlig förklaring är den moderna tekniken. Vissa modeller kopplar upp sig automatiskt och identifierar sig 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 personupplaras

Då en person lagförs för ett brott genom åtal, strafföreläggande eller åtalsunderlåtelse kallas det att brottet har "personupplaras". Under 2022 personupplarades knappt fem procent av alla biltillgrepp och försök till biltillgrepp, en siffra som har varit relativt oförändrad under de senaste tio åren men minskat något under den senaste tvåårsperioden, visar Brå:s statistik.

Bildelsstöder

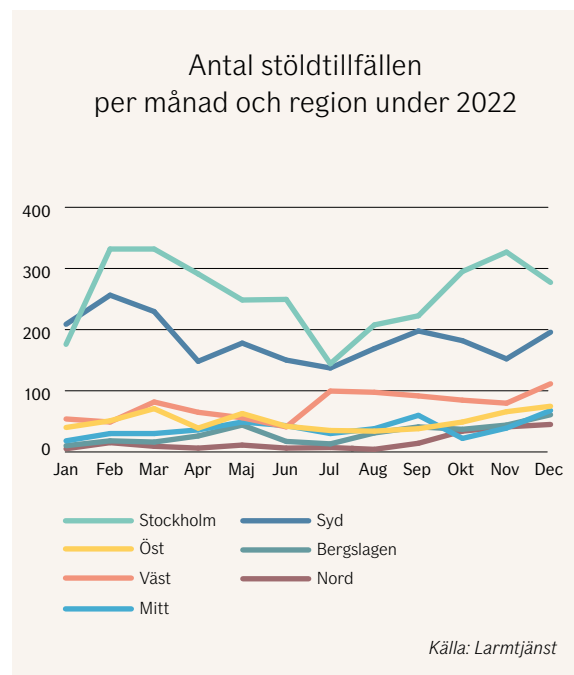
Under tioårsperioden 2012–2022 har brotten som kallas "stöld ur och från motordrivet fordon", alltså även från motorfordon som inte är bilar, minskat. Det innefattar alla stöder där fordonet självt inte stals. Det skedde även en minskning av dessa stöder mellan 2021 och 2022, då siffran gick från 52 356 till 50 393, en minskning med 3,8 procent. Men sedan 2018, då Brå i sin statistik började skilja på stöld av fast interiör/exteriör (exempelvis ratt, airbag eller strålkastare), och lösa föremål (exempelvis mobiltelefon eller bagage), står det klart att stöld av fasta delar är ett kraftigt växande problem. Under 2022 anmäldes 26 594 stöder av fasta bildelar, en marginell ökning från 2021 men med hela 73,6 procent sedan 2018. Utvecklingen har en nära koppling till de senaste årens dramatiska ökning av katalysatorstöder. Stölderna av lösa föremål minskade med 8,2 procent mellan 2021 och 2022, från 25 912 till 23 799.



Katalysatorer

Enligt Larmtjänst, som började följa katalysatorstölderna noga då fenomenet tog rejäl fart, anmäldes 7 791 fall under 2022. Det är en ökning med 1,6 procent jämfört med 2021. Det innebär att den branta kurvan för ökningen av katalysatorstölderna har avtagit, men stölderna fortsätter att öka. Katalysatorstölderna exploderade mellan 2019 (74 fall) och 2020 (3 179 fall) – en ökning med över 4 000 procent. Mellan 2019 och 2022 är ökningen hela 10 528 procent.

Precis som med bilstölderna drabbar katalysatorstölderna framför allt Stockholmsregionen, följt av polisregionerna Syd och Väst, där Malmö och Göteborg finns belägna. Flest katalysatorstöld begicks i slutet av året, med en topp i december, då det näst högsta antalet stöld registrerades sedan mätningarna startade. Den tydligaste nedgången av stölderna var under juli.



Av de 7 791 registrerade stölderna var den mest drabbade bilmodellen av årsmodell 2004–2010, men även en betydande andel av de utsatta bilarna var tillverkade 1999 eller tidigare. Andelen är sannolikt större än vad siffrorna visar, då äldre bilar ofta bara har trafikförsäkring och därmed inte anmäls till försäkringsbolag i samband med stöld.

Vid katalysatorstöld är det inte själva katalysatorn tjuvarna vill åt, utan de metaller som kan utvinnas och säljas vidare. Främst rör det sig om platina, palladium och rodium, där priserna har nått rekordnivåer de senaste åren, med en 60-procentig prisökning sedan 2018.

Gärningspersonerna tycks bevaka utvalda bilmodeller, och samma bilägare kan bli utsatt för katalysatorstöld flera gånger, ibland med bara några veckors eller månaders mellanrum. Vissa bilmodeller är också klart överrepresenterade i statistiken.

Katalysatorstöld per län 2020–2022

	Blekinge	Dalarna	Gotland	Gävleborg	Halland	Jämtland	Jönköping	Kalmar	Kronoberg	Norrbottn	Skåne	Stockholm	Södermanland	Uppsala	Värmland	Västerbotten	Västernorrland	Västmanland	Västra Götaland	Örebro	Östergötland
2020	20	36	1	64	52	3	57	28	35	2	543	1450	74	91	37	7	7	126	327	98	139
2021	106	123	9	145	161	34	171	81	116	26	1571	3134	198	199	118	44	32	171	817	132	282
2022	145	95	3	101	125	25	109	69	135	39	1857	3107	202	210	88	68	53	140	782	163	275

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 dessa metaller, är det faktum att dessa brott har låg personupplklaringsgrad. De internationella brottsnätverken gör kvalificerade marknadsanalyser och ser att katalysatorstöld 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 cirka 15 000–20 000 kronor, och vid upprepade katalysatorstöld kan kostnaden 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.

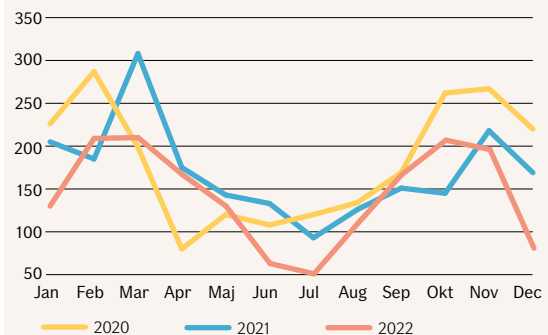
”Katalysatorstölderna är ett sorgebarn.”

Polis i intervju för Bilbrottsbarometern

Övriga bildelar

Under 2022 förekom även en stor del andra fall av bildelsstölder utöver katalysatorer. Enligt Larmtjänst som följer utvecklingen av särskilt stöldbegärliga delar – rattar, airbags, navigations-system och strålkastare – inträffade 1 721 stölder av just dessa slag. Antalet stölder minskade med 16 procent från år 2021, men noterbart är att den samlade samhällskostnaden för dessa stölder samtidigt ökade med 14 procent. Det innebär att samhällskostnaden per stöld ökat med 36 procent, från 83 130 kronor per stöld 2021 till 113 074 kronor 2022.

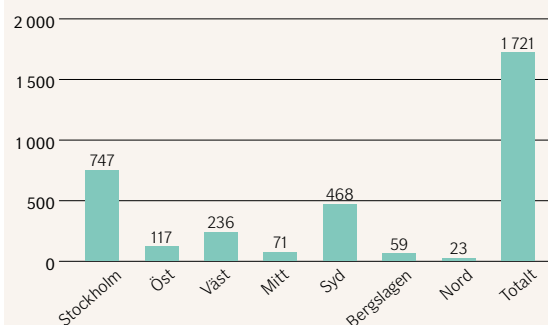
Stölder av övriga bildelar per månad 2020–2022



Källa: Larmtjänst

Personupplklaringsprocenten för bildelsstölder är ännu lägre än vid helbilsstölder. Under 2022 var det mindre än 0,9 procent av alla brott i kategorin ”stöld ur och från motordrivet fordon” som kunde knytas till en gärningsperson, visar siffror från Brå. För fasta bildelar var siffran ännu lägre, 0,8 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.

Övriga bildelar: stöldtillfällen per region under 2022



Källa: Larmtjänst

Internationella brottsnätverk

Polisen bedömer att de internationella brottsnätverken står för uppskattningsvis 90 procent av alla stölderna av bilar, bildelar, båtmotorer och entreprenadmaskiner i Sverige och 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 där brottet begås.

”Ju mer den internationella kriminaliteten kopplar till svenska nätverk – desto större behov av samarbete mellan fler myndigheter.”

Tjänsteperson på Kustbevakningen i intervju för Bilbrottsbarometern

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 inte tidigare dömda eller yngre gärningspersoner begå merparten av brotten. På så sätt utnyttjas systemet med straffrabatter för yngre gärningspersoner och förstagångsförbrytare. I Sverige avtjänar en 15-åring enligt rådande praxis endast en femtedel av tiden som tilldöms en 21-åring för motsvarande brott.

Resorna till och från Sverige sker vanligtvis via färjelinjerna till Baltikum och Polen, ofta med falska och manipulerade registreringskyltar 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 oidentifiering av stöldgods sker. När godset transporteras ut ur landet används ofta så kallade störsändare, i syfte att förhindra att GPS-sändare avslöjar var godset finns. Störsändare är förbjudna i Sverige.

Stöldligorna använder sig ofta av flera olika gärningspersoner för rekognosering, stöld, demontering, häleri, smuggling med mera, 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.

Reläattack

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

”Modern teknik måste involveras radikalt mycket mer: automatisk skyltavläsning, scanning och röntgen.”

Polis i intervju för Bilbrottsbarometern

Key Programming Devices

Key Programming Devices är små verktyg som går att köpa på internet, och produkten i sig är inte olaglig. Genom att koppla in verktyget i diagnosuttaget eller OBD-uttaget som verkstäder använder till en specifik keyless-bilmodell kan en helt ny nyckel skapas 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 det öppna bilregistret i Sverige 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.

Intervju: Johan Granholm, If

”Stölden går blixtsnabbt – tjuvarna ligger i framkant tekniskt”

Färre bilar stjäls – men kostnaderna för samhället går upp. Ifs motorexpert Johan Granholm ser några tydliga trender från året som gått.

Vad har hänt inom bilbrott under 2022?

– På totalen stjäls inte fler bilar men färre återfinns – de plockas isär eller får ny identitet. Tjuvarna ligger i framkant rent tekniskt. En vanlig stöldmetod för premiumbilar är att tjuvarna kapar signalen från bilnyckeln utanför ägarens ytterdörr, när bilnyckeln ligger oskyddad i hallen. Sedan sätter de sig i bilen och startar. Stölden går blixtsnabbt.

Vad händer efter att bilarna stulits?

– De flesta slaktas, eftersom delarna är mycket svårare att upptäcka och enklare att sälja. De reservdelar vi såg att tjuvarna stal under 2022 var dyrare än tidigare och kostar ofta hundratusentals kronor. De är också mer tekniskt avancerade idag: navigationssystem, radar, huvudstrålkastare. Ersättningskostnaden för de här attraktiva reservdelarna står ofta inte i proportion till bilens värde, ett par kolfiberbromsar på en premiumbil kostar till exempel runt 200 000 kronor.

Vad har ni sett för andra trender under året?

– Vi såg under 2022 en ökning av stölder av entreprenadmaskiner, så kallade gulmaskiner som används på byggarbetsplatser: hela traktorer, hjullastare och mätverktyg. De här fordonen är ofta väldigt dyra. Som alltid är det efterfrågan från omvärlden som styr vilka stölder som sker, och vi tror att det är oroligheterna i öst som ökar den här kriminaliteten i Sverige.

Hur ser det ut med katalysatorstölder?

– Stölder av katalysatorer är ett problem som var väldigt stort även förra året i just Sverige – brottsstatistiken ligger högst i EU. Vi ser att det inte bara är internationella brottsnätverk utan även



svenska kriminella som stjälar just de här delarna. Anledningen till att så många katalysatorer försvinner beror på att priset på ädelmetaller har stigit kraftigt på världsmarknaden. Just de här reservdelarna är attraktiva att stjäla, eftersom det är i princip omöjligt att koppla metallstycket till ett visst fordon.

”Reservdelarna är dyrare än tidigare och kostar ofta hundratusentals kronor styck”

Elbilar blir alltmer populära – syns någon trend i brottsstatistiken?

– De elbilar som stjäls tror vi plockas ner och säljs i delar, på grund av hög efterfrågan på batterier och annan elbilsteknik. På sikt kommer dessa stölder sannolikt att öka, men det ligger fyra–fem år framåt i tiden. Ett nytt elbilsbatteri kan idag kosta uppemot 750 000 kronor.

Vad är din slutsats kring trenderna för bilbrott i Sverige under 2022?

– Slutsatsen är att EU:s inre rörlighet naturligtvis är bra för samhället i stort, men vi måste ju börja få kontroll på allt stulet som lämnar landet. Fordonsbrottsligheten i Sverige är en miljardindustri i rena kronor räknat. Risken för att stjäla hos oss är alldeles för låg, det är faktiskt obegripligt att det här får pågå år efter år.

Undersökning: Svenskarna och bilbrott

En stor oro, en ökande medvetenhet om stöldmetoder och en efterfrågan på bättre stöldskydd är några av de punkter som just nu kännetecknar svenskarnas förhållande till bilbrott. Det visar en undersökning som If under 2022 – för andra året i rad – låtit genomföra. Den kartlägger allt från oro, konsekvenser och skyddsåtgärder till synen på bekämpning av bilbrott hos Sveriges bilägare.

Stor oro för bilbrott

Över hälften av svenskarna (52 %) har någon gång oroat sig över att drabbas av bilbrott. Av dem är det hälften (totalt 26 %) som oroar sig så ofta som varje månad, och nästan lika många (totalt 25 %) som känner oro några gånger per år. Drygt fyra av tio svenskar (42 %) uppger att de aldrig har varit oroliga för att för att deras bil ska utsättas för brott.

Precis som 2022 är skadegörelse det som flest svenskar är oroliga för, även om nivån har minskat från drygt hälften 2022 (52 %) till knappt hälften 2023 (47 %). Att bilen ska bli stulen är fortsatt något som drygt en tredjedel (35 %) oroar sig för, medan en knapp tredjedel (29 %) oroar sig för att någon ska bryta sig in för att ta löst liggande föremål. Oron för att någon ska stjäla yttre bildelar, som exempelvis backspegel eller katalysator, har ökat något från förra året upp till en knapp fjärdedel (23 %), medan något färre (21 %) oroar sig över att förlora inre bildelar.

Bilbrotten som oroar mest

1. Skadegörelse	47 %
2. Att bilen ska bli stulen	35 %
3. Att någon ska bryta sig in och ta löst liggande föremål	29 %
4. Att någon ska stjäla yttre bildelar	23 %
5. Att någon ska bryta sig in och stjäla inre bildelar	21 %

Konsekvenser av bilbrott

Ett bilbrott kan få en mängd olika negativa konsekvenser för den som drabbas, såväl praktiskt som ekonomiskt och känslomässigt. Svenskarna upplever att den värsta konsekvensen av att utsättas för ett bilbrott vore att drabbas ekonomiskt, vilket hälften uppger. Nästan lika många (47 %) tycker att praktisk hantering som kontakt med polis, verkstad och försäkringsbolag skulle vara en av de värsta konsekvenserna. Att inte ha tillgång till sin egen bil (42 %) och att bli beroende av andra för att lösa transporter (28 %) är också påtagligt kännbara konsekvenser för många. En tredjedel uppger att de skulle känna sig otrygga, medan nästan en fjärdedel (23 %) skulle känna sig kränkta.

Värsta konsekvenserna vid ett bilbrott

1. Att jag skulle drabbas ekonomiskt	50 %
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	42 %
4. Att jag skulle känna mig otrygg	33 %
5. Att jag skulle bli beroende av andra för att lösa transporter	28 %
6. Att jag skulle känna mig kränkt	23 %

Samtidigt påtalar över en tredjedel av bilförarna (35 %) att de skulle klara sig max tre dagar utan bil utan att det skulle innebära stora negativa konsekvenser för dem i vardagen. Andelen blir ännu större (55 %) när de som uppger att de skulle klara sig max en vecka inkluderas.

Medvetenheten ökar – men katalysatorstölder oroar färre

Medvetenheten om att katalysatorer är särskilt stöldbegärliga har ökat med över tio procent från förra årets undersökning, där det nu är över hälften av de tillfrågade som pekar ut katalysatorer som ett särskilt attraktivt mål för tjuvar. Samtidigt är oron fortsatt liten över att själv drabbas av en katalysatorstöld, då över sex av tio (63 %) svarar att de sällan eller aldrig reflekterar över risken att det kan ske. Endast en av 25 (4 %) reflekterar ofta över att någon kan stjäla katalysatorn på deras bil, vilket är en minskning med 40 procent från fjol-årets mätning. Drygt en av fyra (26 %) reflekterar ibland över risken.

Elektroniska stöldmetoder – välkända men ses inte som en risk

Bland svenskarna är det fortsatt många, nästan tre av fyra (73 %), som känner till att tjuvar kan manipulera bilnyckelns signal med hjälp av elektronisk utrustning. Det är dock färre än en av tre (32 %) som reflekterar över risken. Nästan lika många (29 %) reflekterar aldrig över risken att få signalen till bilnyckeln kapad.

Det är också fortsatt många bilförare med så kallad key less-funktion som saknar signalskyddande förvaring till sin bilnyckel, nästan sex av tio (59 %). Ur denna grupp förvarar nästan hälften (43 %) sin bilnyckel i hallen, vilket innebär en större stöldrisk då tjuvarna kan stå utanför ytterdörren och fånga upp signalen.

Skydd mot bilbrott

Sveriges bilförare skyddar sig från bilbrott på flera olika sätt. De två mest vanliga metoderna är fortsatt att kontrollera att bilen är låst en extra gång (45 %) och att ha billarm (43 %). Det har blivit något mer vanligt att se till att alltid ställa bilen i låst garage, då det nu är nästan en av fyra (24 %) som skyddar sig på så sätt. Bara drygt en av tio (12 %) gör ingenting för att skydda sig från bilbrott.

Så skyddar sig svenskarna mot bilbrott

1. Kontrollerar alltid en extra gång att bilen är låst	45 %
2. Har billarm	43 %
3. Sätter alltid bilen i låst garage	24 %
4. Sätter aldrig bilen på oöversiktlig plats	18 %
5. Håller mig uppdaterad om bilbrott i när-området via nyhetssidor/sociala medier	17 %
6. Deltar i grannsamverkan	14 %
7. Jag gör ingenting	12 %
8. Har kameraövervakning	9 %
9. Har signalskyddande förvaring för bilnyckel	6 %
10. Har rattkrycka	4 %

Färre ställer bilen på utsatta platser

Att ha bilen i ett garage är en av de bästa skyddsåtgärderna mot bilbrott. Nästan var fjärde bilförare (24 %) väljer också att ställa bilen i ett privat garage. Därtill ställer nära var femte person (18 %) bilen i ett garage för boende i området. Det är lika populärt att ställa bilen på garageuppfarten eller på en parkeringsyta på tomten. En skillnad mot förra årets undersökning är att allt färre ställer bilen på gatan utanför bostaden (7 %) eller i ett allmänt parkeringsgarage (3 %). Det är en minskning med nästan 20 procent från året innan. Andelen som ställer bilen på en allmän parkeringsplats utomhus är samma som föregående år (13 %).

Så parkerar svenskar bilen i anslutning till sin bostad

1. I privat garage	24 %
2. Utanför privat garage (garageuppfart)	18 %
3. Parkeringsyta på tomten	18 %
4. Garage för boende i området	18 %
5. Allmän parkeringsplats utomhus	7 %
6. Allmänt parkeringsgarage	3 %

Majoriteten vill ha information om bilbrott

Det är fortsatt en klar majoritet av respondenterna (55 %) som vill ha mer information om när, var och hur bilbrott sker i bostadsområdet och på andra platser där man parkerar bilen.

Åtgärder mot bilbrott

Svenskarnas kännedom om stöldligors närvaro och operationer i Sverige är fortsatt hög, då över fyra av tio (41 %) anser att fler åtgärder för att stoppa internationella stöldligor vore en av de mest effektiva åtgärderna för att motverka bilbrottslighet. En ökande andel (42 %) tror också på bättre stöldskydd, exempelvis spårsändare, i bilar som en effektiv metod för att motverka brottsligheten – det är en ökning med över 15 procent från förra årets mätning. Andelen som vill se mer kameraövervakning (36 %) har också ökat från fjolårets undersökning (33 %).

Mest effektiva åtgärder för att motverka bilbrottslighet

- | | |
|--|------|
| 1. Bättre stöldskydd i bilar, t.ex. spårsändare | 42 % |
| 2. Fler åtgärder för att stoppa internationella stöldligor | 41 % |
| 3. Mer kameraövervakning | 36 % |
| 4. Hårdare straff | 27 % |
| 5. Fler poliser/väktare | 21 % |

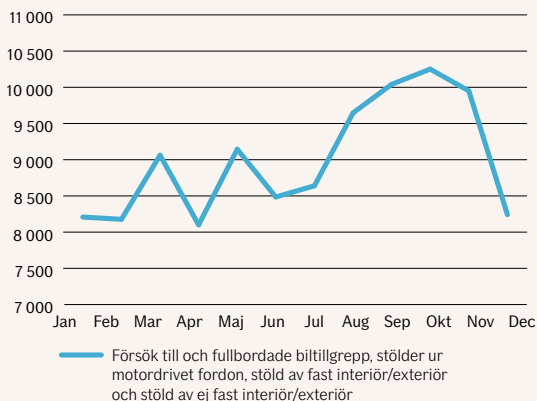
Låg kunskap om när bilbrott begås

Nästan hälften (44 %) av svenskarna tror att någon av sommarmånaderna juni eller juli är tiden då flest bilbrott begås i Sverige. Faktum är dock att hösten är den period som är mest utsatt för bilbrottslighet. Enligt Brå:s statistik var oktober, följt av september och november, de mest utsatta månaderna under fjolåret. Juni och juli återfinns först på sjunde respektive åttonde plats av tolv på listan över de månader då flest brott begicks. Efter juni och juli tror flest svenskar att december är den månad med flest bilbrott – men faktum är att december är den tredje ”lugnaste” månaden, enligt Brå.

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

1. Juli	28 %
2. Juni	16 %
3. December	8 %
4. Maj	8 %
5. Januari	7 %
6. November	7 %
7. Augusti	7 %
8. Oktober	5 %
9. April	5 %
10. September	3 %
11. Februari	3 %
12. Mars	2 %

Då begås flest bilbrott i Sverige



Källa: Brå

Fakta om undersökningen

Undersökningen är genomförd via Synos online-panel under perioden 12–19 januari 2023. Den omfattar 1 001 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, Kia och Audi.

Nordisk utblick

Sveriges nordiska grannländer är generellt mindre utsatta för bilbrott, även om ländernas utmaningar och trender till viss del skiljer sig åt. Den geografiska aspekten är en stor påverkande faktor för bilbrotten, där Danmark ligger nära den europeiska kontinenten och Finland har Ryssland och Baltikum nära, medan Norge har ett mer skyddat läge. Inhemsk lagstiftning och ny teknologi är också faktorer som påverkar möjligheterna att hålla nere bilbrottsligheten i respektive land. Samtidigt är flera av trenderna gemensamma, med en osäker omvärld och ett krig i Europa som påverkar efterfrågan på bilar och bildelar och hur de internationella stöldligorna opererar. En stadigt ökande elbilsflotta medför också nya utmaningar för framtiden, där bilbatterier spås bli ett attraktivt mål för tjuvar.



Danmark

Danmark är – näst efter Sverige – det nordiska land som under senare år har haft störst problem med bilbrott. 2022 noterades 5 999 bilstölder och 14 057 stölder ur eller från motordrivna fordon. Närvaron av internationella brottsnätverk uppges generellt vara av mer tillfällig karaktär än i Sverige, men med stor rörlighet över gränserna. Rörligheten blir särskilt påtaglig när kriminella nätverk utsätts för hårdare lagstiftning och insatser i ett av länderna. Ett exempel på detta är när Polisen i Sverige 2017 och 2018 ökade sin aktivitet och genomförde flera insatser mot stöldligorna, varpå flera brottsnätverk i stället riktade in sig på bilstölder i Danmark, vilket påverkade statistiken.

Utökad gränsbevakning och en ny teknologi kallad automatisk registreringsskyltsidentifiering (ANPR) är två faktorer som på senare tid gjort det mindre attraktivt för stöldligor att operera i Danmark. Det har också hjälpt danska Polisen att göra flera stora beslag av, bland annat, skåpbilar fulla av stulna reservdelar på väg ut ur landet.

Ytterligare en ny trend i Danmark är att slå ut gatljusen på allmänna gator för att kunna operera ostört. Gängen, ofta på två till tre personer, kan sedan efter att ljusen slagits ut stjäla det de vill utan att upptäckas. Det har också skett en ökning i stölder av specifika bilmodeller och -märken, ofta på grund av ny teknologi som är extra stöldbenägen. I takt med att allt fler skaffar elbilar har det även börjat dyka upp fler fall av stölder av bilbatterier, en siffra som väntas öka framöver.

I Danmark räknar man också med att kriget i Ukraina kommer att påverka brottsligheten framöver, både i form av stölder av hela bilar och bildelar.

Norge

Norge är fortsatt mindre utsatt för bilbrott än Sverige. 2022 noterades 2 377 bilstölder och 5 261 stölder ur eller från motordrivna fordon, en ökning med 32 respektive 17 procent från 2021. Sedan början av 2000-talet har det noterats en kraftig nedgång i bilbrott, för att under de senaste åren stabiliseras på en nivå där det inte väntas ske någon ytterligare markant nedgång. Trots att Norge har en stor andel elbilar jämfört med sina nordiska grannländer ser man ännu inte att de skulle vara mer utsatta för stölder än övriga bilar.

En av anledningarna till att Norge är mindre utsatt för bilbrott än Sverige är det gynnsamma geografiska läget i förhållande till de internationella brottsnätverkens vanligaste inreserutter. Längst upp i nordöst finns en kortare landgräns, cirka 200 kilometer, mot Ryssland – men Sverige och Finland fungerar som en slags buffertzonen gentemot inresande stöldligor. I princip måste dessa stöldligor korsa två gränser för att få stöldgods ur Norge, vilket medför en ökad risk för ligorna. Kriget i Ukraina har dock medfört att det skapats en större marknad för kriminella gäng kring bilar och inte minst bildelar som Ryssland inte längre kan importera på laglig väg till följd av sanktioner, vilket påverkar brotten även i Norge.

En annan möjlig förklaring till de lägre bilbrotts-siffrorna är de högre straffnivåerna för organiserad brottslighet. Sedan 2003 har Norge en så kallad ”maffiaparagraf”, vilken innebär att de brott som kan knytas till organiserad brottslighet automatiskt ska bestraffas 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.

Det bedöms också att samarbetet mellan forskningen, Polisen och bilkrimgruppen på Statens vegvesen generellt sett fungerar mycket bra, då dessa instanser tillsammans verkar både preventivt och reaktivt.

Men även om den generella trenden för antal bilbrott i Norge inte skiljer sig markant från tidigare år finns det mindre trender som sticker ut från det gångna året. En sådan är att det under en period av fjolåret noterades en ökning i stölder av lastbilsdelar, något som väntas kunna synas mer även framöver.

Finland

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

Finland är dock inte lika hårt drabbat av bilbrott som Sverige. Statistiken för 2022 har ännu inte offentliggjorts, men under 2021 noterades 1 026 bilstölder och 5 640 stölder ur eller från motordrivna fordon. 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 1 300 kilometer 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.

Gränsbevakningen till trots märks sanktionerna mot Ryssland till följd av kriget i Ukraina av tydligt i Finland, med en ökning av bildelsstölder under fjolåret. Det är en trend som väntas fortsätta och troligtvis även bli än mer påtaglig framöver, särskilt om den ekonomiska situationen i Europa därtill försämras.

Precis som för flera av de andra nordiska länderna väntas Finland också se en ökning av stölder av batterier i takt med att elbilar blir alltmer populära.

Ytterligare en ny trend i Finland under det gångna året är inbrott hos bilhandlare där bilar och bilnycklar har varit lätta att komma åt. I vissa fall har flera bilar åt gången blivit stulna från samma butik. Det mesta pekar dock mot att det inte är större internationella stöldligor som ligger bakom dessa stölder, utan snarare finska vaneförbrytare. Ett tecken som styrker den tesen är att många av stölderna inte har varit professionellt genomförda, där de stulna bilarna har kunnat hittats.

Brottsbekämpning

I Sverige är de brottsbekämpande myndigheterna för bilbrott främst Polisen, Tullverket och Kustbevakningen. De internationella nätverken samverkar alltmer med kriminella i Sverige, vilket gör att samarbete kring bilbrottsligheten kommer behövas även med myndigheter som Skatteverket och Kronofogden. Under 2022 har mycket av Polisens resurser gått till inhemsk brottsbekämpning, som hantering av skjutvapenvåld. 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 förundersökningar inte kan drivas vidare.

Risken för att bli upptäckt – i kombination 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 föreslogs en straffskärpning för att komma åt organiserad och systematisk brottslighet som träder i kraft nu i sommar. Tullverket fick under 2021 också nya befogenheter att beslagta stulet gods, men åtgärden har bedömts som verkningslös eftersom befogenheterna fortfarande är begränsade och inga resurser tillförts.

Enligt Polisen tyder mycket på att den allra största delen av stöldgodset från bilbrott i Sverige förs ut ur landet för att säljas vidare på andra marknader, framför allt österut i närområdet. Många av stölderna utförs också av internationella brottsnätverk som kommer till Sverige för att begå ett visst brott på uppdrag. 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. Polisen bedömer dessutom att ligornas etablering i Sverige och kopplingen till lokalt förankrade kriminella aktörer kommer att öka de närmaste åren.

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 stölskydd, lagstiftning och insatser för att problemet med bilbrottslighet inte ska växa sig ännu större under de kommande åren.

Försäkringsbranschen stöttar det brottförebyggande arbetet genom påverkansarbete och genom att sprida kunskap om hur man kan skydda sig som bilägare.



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. Bilbrott utförs ibland genom så kallade seriebrott, där samma gärningspersoner stjälar gång på gång. Det innebär att ägaren som lämnat in sin bil på reparation efter reservdelstöld kan bli bestulen på samma gods igen, för att gärningspersonerna har bevakning på fordonet.

Vid bilbrott kan olika brott vara aktuella:

- **Stöld**

Vid själva stöldtillfället är brottet antingen tillgrepp av fortskaffningsmedel 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 fortskaffningsmedel 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 högst sex års fängelse. Den som döms för häleriförseelse, det vill säga ringa häleri, får böter eller fängelse i högst sex månader.

Lagändringar på gång

- **Straffskärpning i lagen**

För att komma åt den organiserade brottsligheten kom regeringen 2021 med förslag på straffskärpningar när brott utförs systematiskt. Förslagen föreslås träda i kraft sommaren 2023, och innebär bland annat en ändring av brottsbalken som syftar till att komma åt den organiserade brottsligheten och se till systematiska brott.

- **Ny lagstiftning för brottsbekämpning vid gräns**

Den statliga utredningen "Åtgärder i gränsnära områden" överlämnades till regeringen 2021 och innehåller förslag på särskilda befogenheter för att intensifiera bekämpningen av organiserad brottslighet vid gränserna. Utredningen handlade främst om Polisens arbete, men innehåller förslag även för Tullverket och Kustbevakningen. Utifrån en nyligen beslutad lagrådsremiss beräknas en ny lagstiftning vara på plats den 1 augusti 2023.

- **Nya befogenheter för Tullverket**

I april 2022 fick den pågående Tullbefogenhetsutredningen ett tilläggsuppdrag, som innebär att analysera behovet och möjligheterna att göra utförelse av stöldgods till ett brott enligt smuglingslagen. Utredningen ska redovisa detta uppdrag i juli 2023, och vid behov lämna lagstiftningsförslag.

"Vi säger alltid: det stöldgods vi letar efter försvinner utomlands. Det enklaste och mest effektiva vore att kraftigt skärpa utförelsekontroller."

Polis i intervju för Bilbrottsbarometern

Myndigheternas ansvar och befogenheter

Polisen

Polismyndigheten har det övergripande ansvaret för det brottsförebyggande arbetet. När det gäller tillgreppsbrott sker samarbete 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 de tre myndigheterna.

Polismyndigheten arbetar med att försvåra, förhindra och lagföra de internationella brottsnätverken på nationell nivå och 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 2015 tillämpar Sverige tillfälligt gränskontroll även vid dessa gränser, dock med begränsade resurser. I november 2022 förlängde regeringen tillfällig gränskontroll vid inre gräns på grund av ökad risk för internationell kriminalitet, som en följd av kriget i Ukraina. Polisen har möjlighet att hindra personer från att ta sig in

i landet om de misstänker att personen i fråga kan komma att begå brott eller saknar laglig grund att befinna sig i landet.

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

Tullverket

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

Smugglingsbrott är områden att bekämpa för främst Tullverket och Polismyndigheten, och i mindre utsträckning även Kustbevakningen. Det som avgör såväl straffskalan som myndigheternas befogenheter är vilken typ av smuggelgodset 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 stöldlikor står för en stor del av tillgreppsbrottsligheten i Sverige har regeringen 2020 gett 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.

Under 2022 har Tullbefogenhetsutredningen lämnat en delredovisning med förslag på en ny sammanhållen lag för Tullverkets befogenheter. Bestämmelser som handlar om brottsbekämpning och kontrollverksamhet kan komma att flyttas till den nya lagen. Just nu bereds utredningens förslag av regeringen. I april 2022 fick utredningen ett tilläggsuppdrag om att bedöma huruvida Tullverket ska få större möjligheter att kontrollera utförsel av varor samt om utförsel av stöldgods ska bli straffbart enligt smugglingslagen.

Tullverket lägger idag nästan all fokus 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.

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, men bidrar även vid särskilda brottstillfällen och i en del fall vid brottsförebyggande arbete. 2019 trädde Kustbevakningslagen i kraft som innebar ett ökat ansvar för brottsbekämpning och samlar myndighetens befogenheter. Kustbevakningen har rätt att genomsöka fordon i hamnar i syfte att kontrollera lastsäkring. Om personalen i samband med sådan kontroll hittar stöldgods ska Kustbevakningen tillkalla polis.

Teknikhinder

Modern teknisk utrustning är ett av de viktigaste redskapen för att bekämpa de internationella brottsnätverken. När det gäller tillgreppsbrott ligger de kriminella flera steg före Polisen vad gäller teknisk utrustning och tillvägagångssätt. Det svenska rättsväsendet är, enligt egen utsago, i stort behov av modern teknisk utrustning och lagstiftning som möjliggör ökad teknikanvändning. Men här finns idag flera brister och hinder. Några exempel:

- Tekniska system för ansiktsgenkänning är ännu inte godkända i Sverige.
- Automatisk avläsning av registreringsnummer, så kallad ANPR (Automatic Number Plate Recognition), får endast användas av Tullen och Polisen.
- 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 väst-europeiska länder. Både Polisen och försäkringsbranschen har framfört krav på att underlätta informationsinhämtningen från inbyggda spårsändare och simkort vid misstänkt brottslighet.

Källor

Larmtjänst

Svensk Försäkring

Brottsförebyggande Rådet (Brå)

Finans Norge

Danmarks statistik

Trafikförsäkringscentralen, Finland

Attitydundersökning om bilbrott, genomförd av Syno på uppdrag av If

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

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

