

knallerter (fra 1. januar 1960 til 1. januar 1968 10 pct.).

Selv om man på denne baggrund kan hævde, at kriminalitetsudviklingen, når hensyn tages til forøgelsen af motorparken og befolkningstilvæksten, ikke er slet så alarmerende, som tallene umiddelbart kunne tyde på, må det alligevel understreges, at kriminaliteten på dette område nu er af en meget alvorlig størrelsesorden. Antallet af motorkøretøjstyverier overstiger 15.000 årlig, svarende til ca. 9 pct. af samtlige straffelovsovertrædelser. Lægges hertil de ca. 18.600 knallerttyverier, når man op på et tal på ca. 33.600 eller 19-20 pct. af samtlige straffelovsovertrædelser.

Brugstyverierne af motorkøretøjer og knallerter er den form for straffelovskriminalitet, som i stærkest grad har karakter af en *ungdomskriminalitet*.

Kriminalstatistikken for 1966 viser med hensyn til aldersfordelingen for dem, der pålægges sanktioner for overtrædelse af brugstyverireglen i straffelovens § 293, stk. 1, at 41 pct. var under 18 år, 34 pct. var 18-20 år, medens kun 25 pct. var 21 år eller derover.

At brugstyverikriminaliteten i så udpræget grad er en ungdomskriminalitet er i sig selv et alvorligt forhold, der viser nødvendigheden af en effektiv kriminalitetsforebyggelse. Forholdets betydning understreges af, at det i vidt omfang drejer sig om unge, der ikke tidligere har været i konflikt med straffeloven, men som efter brugstyverisagen kan komme ind i en kriminel bane.

Sædvanlige kriminalpolitiske forholdsregler har formentlig kun begrænset generalpræventiv effekt på dette område. Over for unge under 18 år anvendes i almindelighed kun bødestraf; dette er en følge af den almindeligt anerkendte kriminalpolitiske linie, som er begrundet i såvel humane som behandlingsmæssige hensyn, og hvorefter ordinær frihedsstraf bør undgås i denne aldersgruppe. Det er imidlertid næppe reaktionens art, der er af så afgørende betydning for generalpræventionen. Vigtigere er, at opdagelsesrisikoen er ret lille. Den officielle kriminalstatistik for 1967 viser opklaringsprocenter for registrerede motorkøretøjer på 37,4 og for knallerter 13,4.

Det bør også nævnes, at vanskeliggørelse af adgangen til at stjæle motorkøretøjer kan have en dæmpende virkning på anden kriminalitet, herunder især indbrudstyverier, idet stjalne motorkøretøjer ofte anvendes i forbindelse med sådan kriminalitet.

Sammenfattende kan det herefter fastslås, at kriminalpolitiske synspunkter med meget betydelig vægt taler for gennemførelse af en ordning med effektiv tyveriforsikring af de pågældende køretøjer.

Det fremgår af færdselssikkerhedskommissionens betænkning, at spørgsmålets *færdselssikkerhedsmæssige betydning* er mindre fremtrædende. Kun en mindre del af færdselsuheldene forvoldes af stjalne motorkøretøjer. Det fremgår af en til kommissionen udarbejdet særlig opgørelse, at der i 1965, hvor det samlede antal færdselsuheld med personskade udgjorde 19.932, var forvoldt 67 uheld af førere af stjalne motorkøretøjer. Antallet af tilskadekomne ved disse uheld var 99, hvoraf 5 dræbtes.

Også spørgsmålets *samfundsøkonomiske* side bør tages i betragtning. Samfundets udgifter i forbindelse med de omhandlede brugstyverier er imidlertid vanskelig at vurdere. Det drejer sig om politiets arbejde med behandlingen af sagerne — der er anslået at svare til omkring 20 mands fulde arbejdskraft —, domstolens og de sanktionsfulbyrdende myndigheders arbejde samt omkostningerne i forbindelse med færdselsuheld forvoldt med disse køretøjer. Også det afsavn, ejerne lider ved at måtte undvære køretøjerne, og den forringelse, disse kan udsættes for, selv om de ikke impliceres i uheld, må regnes med.

Heroverfor står spørgsmålet om, hvor effektive tyverisikringerne kan antages at blive, jfr. nedenfor, og de direkte udgifter ved installeringen. Med hensyn til dette sidste spørgsmål oplyses det i betænkningen, at udgiften til en lås på køretøjer, der er i brug, gennemsnitligt kan anslås til 100 kr., hvortil kommer montering. Hvis der alene stilles krav om lås på køretøjer, der registreres eller tages i brug efter et bestemt tidspunkt, således at fabrikant og importør har haft mulighed for at levere køretøjet med lås, er det derimod ikke givet, at der vil blive påført den enkelte nogen ekstraudgift. Der findes allerede nu en del køretøjer, der er forsynet med lås fra fabrikkens side.

Erfaringer gjort i udlandet tyder på at installering af særlige tyverisikringer — i forbindelse med påbud om at bruge dem — er et effektivt middel i bekæmpelse af kriminaliteten på dette område. I Tyskland har der siden 1961-62 været pligt til at udstyre personvogne og lignende typer motorvogne samt motorcykler med effektiv låseanordning, og der er pligt til at anvende tyverisikring, når vognen forlades. I forhold til 1960 er antallet af brugstyverier faldet i 1963 med 44 pct., i 1964 med 45 pct. og i 1965 med 47 pct.

Tilsvarende bestemmelser findes ikke i de øvrige nordiske lande.

I *Finland* er det dog fra 1. januar 1968 påbudt, at biler skal være forsynet med særlig godkendt låseanordning til forhindring af ulovlig anvendelse