

Reservdelstölder

Undersökning kring omfattningen och utvecklingen av reservdelstölder i Sverige under tidsperioden 2011-2015.



Innehåll

Sammanfattning.....	2
2. Bakgrund och syfte	4
2.1 Larmtjänst	4
2.2 Undersökningens syfte	4
2.3 Bakgrund	4
2.4 Avgränsningar	4
3. Metod och Material	5
3.1 Statistikkälla	5
3.2 Felkällor och tolkning	5
4.1.2 Antal stöldtillfällen procentuellt 2011-2015	7
4.1.3 Geografiska skillnader	8
4.1.4 Utvecklingen av antal stulna komponenter	9
4.1.5 De mest drabbade fabrikaten under åren 2011-2015	10
5. Slutdiskussion	11

Sammanfattning¹

Under senare år har stölderna av delar från personbilar eskalerat. Delarna antas i stor utsträckning föras ut ur landet för att användas som reservdelar till krockskadade fordon. Reservdelsstölder är en typ av brottslighet som har låg prioritet hos polis, rättsväsende och andra aktörer, såväl när det gäller utredningar av genomförda stölder som förebyggande insatser. Den låga prioriteringen har medfört att få gärningspersoner grips och döms. Något som försvårar situationen är att denna typ av brottslighet sällan begås av så kallade tillfällesbrottslingar. Brotten tycks i stor utsträckning begås av organiserade ligor, i många fall med kopplingar till Baltikum.

De organiserade stöldligorna har både mål och medel för att genomföra stölderna, vilket gör det svårt för polisen att komma till rätta med problemet utan en övergripande strategi, högre prioritering av brottsutredningarna samt en nationell och internationell samverkan. Särskilda och riktade polisinsatser genomfördes med gott resultat år 2013 och 2014 för att motverka de internationella stöldligorna. För att åstadkomma en långsiktig effekt krävs dock att insatserna genomförs med kontinuitet. Risken är annars att problemet med reservdelsstölder fortsätter att eskalera.

Denna rapport syftar till att kartlägga omfattningen och utvecklingen av reservdelsstölder i Sverige under tidsperioden 2011-2015. Rapporten fokuserar på tre typer av reservdelar: huvudstrålkastare (Xenon), navigationssystem och airbags. Förekomsten av stölder analyseras utifrån geografi och drabbade fabrikat. Undersökningen är tänkt att användas som utgångspunkt för djupare analyser gällande denna typ av brottslighet och den är även tänkt att kunna användas av polis, tillverkare/importörer och försäkringsbransch för att utforma lämpliga åtgärder för att motverka denna brottslighet. Statistiken som använts bör dock tolkas med försiktighet då det kan förekomma felkällor, till exempel att angiven verkstadsort inte nödvändigtvis överensstämmer med den egentliga stöldplatsen.

¹ Rapporten har sammanställts av Ebba Olaisson, student i kriminologi vid Högskolan i Gävle, och Torbjörn Serrander, utredningsinspektör vid Larntjänst.



Statistiken visar på att både skadekostnader och antal reservdelsstöder har ökat markant sett över hela perioden 2011-2015. En tillfällig minskning av antalet stöldtillfällen kunde dock noteras år 2013.

Studien omfattar 6826 stöldtillfällen och den sammanlagda skadekostnaden uppgick till drygt 364 miljoner kronor för hela den undersökta tidsperioden. Den geografiska analysen visar att storstadslänen Stockholms län, Skåne län och Västra Götalands län är särskilt drabbade av denna brottslighet.

Analysen visar vidare att de organiserade stöldligorna fokuserar på reservdelar från fabrikaten BMW, Volvo och Volkswagen (VW).

2. Bakgrund och syfte

2.1 Larmtjänst

Larmtjänst är en branschgemensam organisation med syfte att bekämpa försäkringsrelaterad brottslighet samt att stödja försäkringsbolagens utredningsverksamhet avseende oklara försäkringsfall.

Larmtjänsts huvudsakliga verksamhet är att sammanställa och tillhandahålla branschgemensam information och kunskap om försäkrat gods som förorsakar kundbolagen skadekostnader. Larmtjänsts huvudsakliga kompetens ligger inom fordonsområdet.

2.2 Undersökningens syfte

Syftet med denna undersökning är att ge en överblick över skadekostnader, omfattning och utveckling över tiden av stölder av tre utvalda komponenter under perioden 2011-2015. Avsikten är att rapporten ska kunna användas av polis, tillverkare/importörer och försäkringsbransch som underlag för att utforma lämpliga åtgärder för att motverka denna brottslighet.

2.3 Bakgrund

Antalet reservdelsstölder från bilar har ökat markant i Sverige under senare år, vilket har orsakat ökade skadekostnader för försäkringsbolagen. Anledningen till denna ökning är antagligen att stöldigor gör bedömningen att reservdelar är relativt lätta att stjäla och smidiga att transportera. Det är således lätt att smugglas ut stöldgodset ur landet. Det är också känt att det finns en lukrativ internationell avsättningsmarknad för detta stöldgods. Mot denna bakgrund har Larmtjänst fått i uppdrag av de svenska skadeförsäkringsföretagen att ta fram en rapport som kartlägger omfattningen och utvecklingen av denna typ av stölder. Rapporten omfattar tidsperioden 2011-2015. Analysen fokuserar på utveckling av brottsligheten över tid samt hur förekomsten av brottsligheten skiljer sig beroende på geografi och fabrikat.

2.4 Avgränsningar

Undersökningen har valt att fokusera på endast tre typer av reservdelar som försäkringsbolagen valt ut på basis av erfarenhet av vilken typ av stölder som är vanligt

förekommande och för vilka det finns god avsättning i större kvantiteter på den svarta marknaden.

3. Metod och Material

3.1 Statistikkälla

Genom ett samarbete med CAB Group AB² har Larmtjänst fått tillgång till statistiska uppgifter ur kalkyleringssystemet CABAS. I det angivna systemet redovisas bland annat statistik från bilverkstäder rörande kalkylerade kostnader för arbete och reservdelar i samband med bilreparationer under åren 2011-2015.

Den statistik som Larmtjänst tagit del av avsåg inrapporterade skador rörande följande tre komponenter:

- Strålkastare xenon
- Navigationssystem (avser fabriksmonterade system)
- Airbags

3.2 Felkällor och tolkning

Stöldort

I CABAS registreras verkstadsorten. Däremot finns ingen information om stöldort. Stöldplatsort och verkstadsort behöver inte nödvändigtvis överensstämja. I analysen har statistikmaterialet kompletterats med det län som verkstaden är belägen i. Det är ändå troligt att analysen av den geografiska fördelningen av stölderna är någorlunda korrekt då merparten av bilägarna sannolikt vänt sig till närmaste verkstad för reparation efter stöldtillfället. Det är dock svårt att säga hur stor den ovan nämnda felkällan faktiskt är.

Antal stölder

Det är möjligt att antalet reparationer rörande dessa komponenter skiljer sig från antalet stölder. Vidare är det sannolikt att den statistik Larmtjänst fått ta del av vara något lägre än de verkliga siffrorna då de sökningar som genomförts för de tre reservdelstyperna har

² CAB Group AB är ett företag som ägs gemensamt av de svenska skadeförsäkringsföretagen och som har till uppgift att göra skadekalkyler för verkstadsreparationer av personbilar.

gjorts efter fritextsökningar för ett urval av begrepp. Det kan inte uteslutas att vissa verkstäder använt en terminologi som avviker från de begrepp som använts i textsökningen eller att det förekommit felstavningar som inte uppmärksammats vid fritextsökningen.

Gällande tolkning av datamaterialet kan noteras att det sammanlagda antalet poster inte överensstämde exakt med det totala antalet reservdelar.

En orsak till detta är att det vid ett antal stöldtillfällen uppstått multipla skador, exempelvis att både navigationssystem och airbags stulits vilket innebär att antalet i fördelat tillstånd blir något högre än det sammanlagda antalet stöldtillfällen. En samlad bedömning är att dessa felkällor sannolikt bidrar till att stöldstatistiken som redovisas i denna rapport är något underskattad jämfört med det faktiska antalet stölder.

Tidsperiod

Undersökningen avser tidsperioden 2011-2015.

Skadekostnader

Den angivna skadekostnaden omfattar hela skadereparationer, det vill säga reservdelskostnad och reparationskostnad, däremot ingår inte tillkommande kostnader för försäkringsbolaget, exempelvis bärgningskostnader, stilleståndskostnader eller hyrbilskostnader. Försäkringsbranschens samlade kostnader för dessa stölder är således högre än vad som redovisas i denna rapport.

4. Resultat

4.1 Utveckling över tiden

4.1.1 Skadekostnader procentuellt 2011-2015

Skadekostnaderna har ökat kontinuerligt under hela den undersökta perioden från drygt 50 miljoner kronor år 2011 till drygt 104 miljoner kronor år 2015. Detta motsvarar en ökning på 106 procent.

Ökningen var särskilt kraftig mellan år 2014 och 2015 (+33%), vilket tyder på en eskalerande utveckling. Den relativt låga ökningen mellan 2012 och 2013 (+4%) kan eventuellt förklaras med att polisen under 2013 genomförde ett antal riktade insatser för

att motverka internationella stödligor, vilket kan ha bidragit till att hålla tillbaka denna brottslighet.

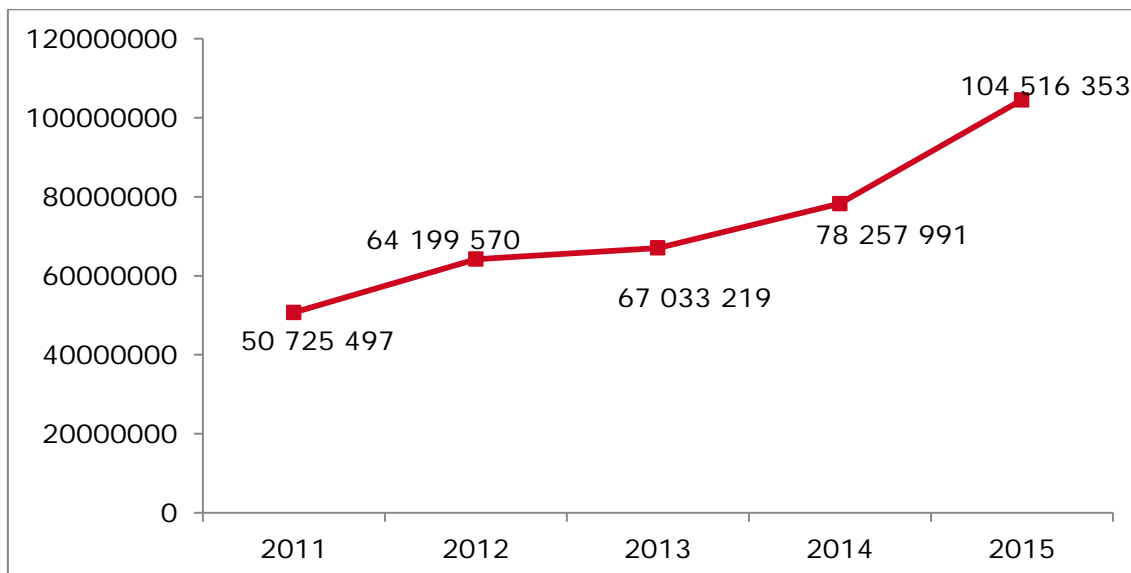


Diagram 4.1.1 Skadekostnader (kr.) 2011-2015

4.1.2 Antal stödtillfällen procentuellt 2011-2015

Antalet stödtillfällen har ökat från 1039 år 2011 till 1926 år 2015, vilket motsvarar en ökning på 85 procent. Ökningen var särskilt kraftig under år 2015 (+31% jämfört med år 2014).

Det kan dock noteras att det skedde en tillfällig minskning i antalet stödtillfällen under 2013. Minskningen av antalet stödtillfällen under 2013 kan antas vara en effekt av

polisens riktade insatser mot internationella stöldligor under det året.

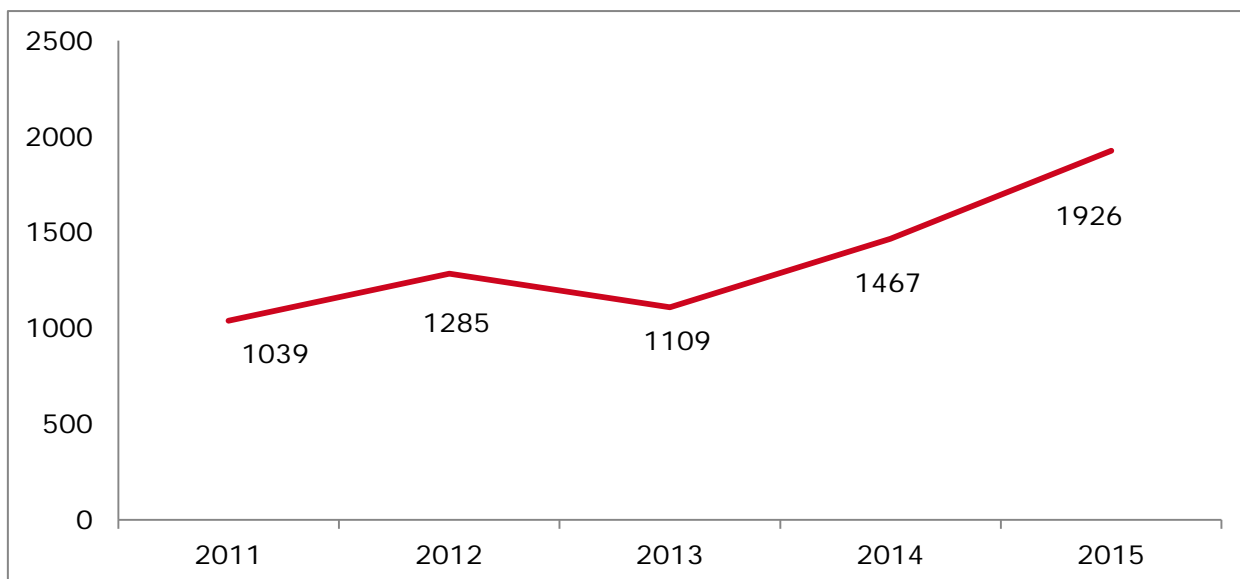


Diagram 4.1.2 Antal stöldtillfällen 2011-2015

4.1.3 Geografiska skillnader

Stockholms län var det mest drabbade länet under hela tidsperioden, åtföljt av Skåne län och Västra Götalands län. Det är anmärkningsvärt att Stockholms län står för inte mindre än 53 % av det totala antalet stöldtillfällen sett över hela tidsperioden.

Utanför de tre storstadsregionerna var Örebro län det mest drabbade länet sett över hela den undersökta tidsperioden. Generellt kan man konstatera att denna brottslighet är koncentrerad till storstadsregionerna och angränsande län i Syd- och Mellansverige. Få stöldtillfällen äger rum norr om Uppsala. Utanför storstadsregionerna tycks brottsligheten framför allt vara koncentrerad till ett stråk längs de stora Europavägarna.

Det bör dock framhållas att under år 2015 skedde den största ökningen av antalet stöldtillfällen i Östergötlands län (+133%), Västra Götalands län (+128%), Övriga Sverige (+77%) och i Skåne län (+56%) medan ökningen var relativt måttlig i Stockholms län (+8%). Detta tyder på att stöldligorna i ökad utsträckning söker sig utanför Stockholmsområdet. Möjligen kan det även tyda på att fler stöldligor, med olika regional inriktning, har etablerat sig på denna lukrativa marknad.

Län	2011	2012	2013	2014	2015	Totalt
Stockholm	440	679	649	926	998	3692
Skåne	220	266	162	218	340	1206
Västra Götaland	176	125	124	74	169	668
Örebro	22	52	41	48	48	211
Östergötland	21	10	18	24	56	129
Övriga län	160	153	115	177	315	920
Totalt	1039	1285	1109	1467	1926	6826

Tabell 4.1.3 Antal reservdelsstöder i de 5 mest drabbade länen 2011-2015

4.1.4 Utvecklingen av antal stulna komponenter

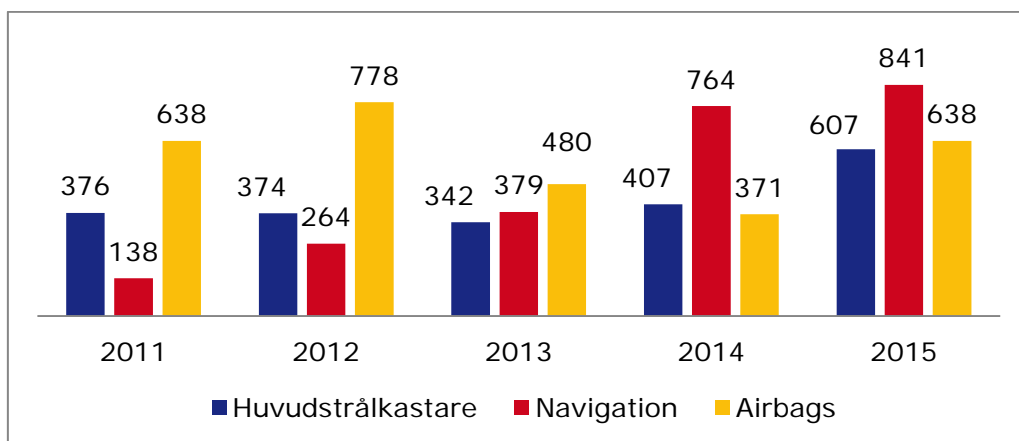


Diagram 4.1.4 Antal stulna komponenter 2011-2015

Strålkastare xenon

Antalet stulna huvudstrålkastare har ökat från 376 år 2011 till 607 år 2015, vilket motsvarar en ökning med 61 procent. Det kan dock noteras att antalet stulna strålkastare minskade under åren 2012 och 2013 för att sedan öka igen under de senaste två åren.

Navigationssystem

Antalet stulna navigationssystem har ökat från 138 år 2011 till 840 år 2015, vilket motsvarar en ökning med 508 procent. Det kan även noteras att ökningen var kontinuerlig under hela den undersökta tidsperioden men att ökningen var särskilt kraftig år 2014.

Airbags

Utvecklingen av antalet stulna airbags har varit mer ojämn. Efter en inledande ökning nåddes en topp på 778 stulna airbags år 2012. Därefter mer än halverades stölderna till 371 år 2014. Den sjunkande trenden bröts under 2015 när stölderna åter ökade kraftigt till 638.

4.1.5 De mest drabbade fabrikaten under åren 2011-2015

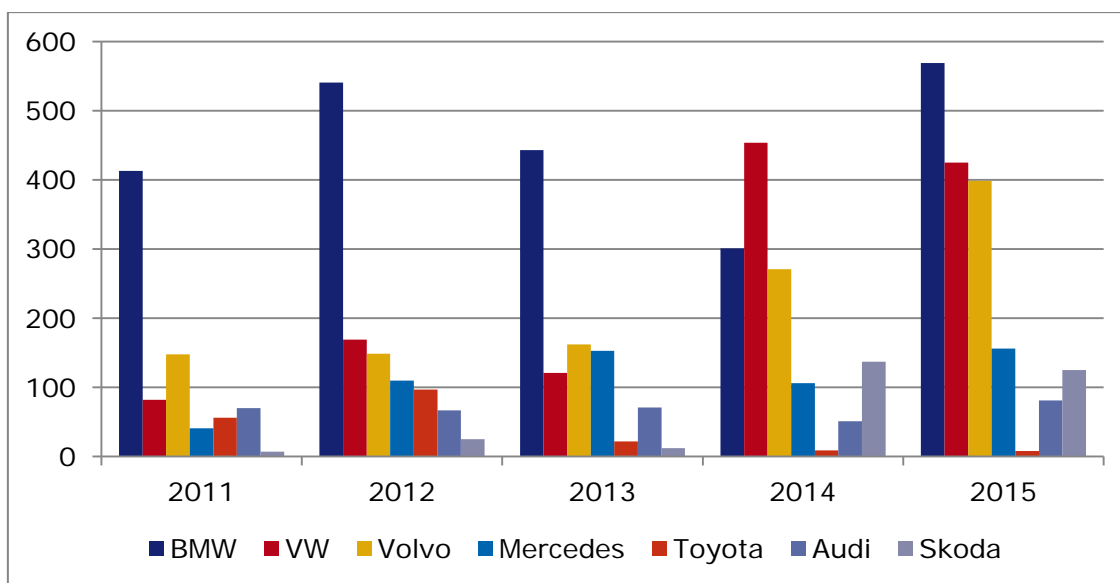


Diagram 4.1.5 De mest drabbade fabrikaten utveckling årsvis 2011-2015

Fabrikat	Huvudstrålkastare	Navigation	Ratt/airbag	Totalt
BMW	613	699	1303	2615
VW	155	926	191	1272
Volvo	903	27	230	1160
Mercedes	93	245	304	642
Toyota	4	31	169	204
Audi	199	55	151	405
Skoda	12	280	17	309
Övriga	127	123	529	779
Totalt	2106	2386	2894	

Tabell 4.1.6 De mest drabbade fabrikaten fördelat på komponenter 2011-2015

Statistiken visar på stora skillnader gällande det totala antalet reservdelsstölderna per fabrikat. Tre fabrikat dominerar reservdelsstöldrarna, nämligen BMW, VW och Volvo. Dessa tre fabrikat står för merparten av de samlade stölderna över hela tidsperioden. BMW är det mest drabbade fabrikatet sett över hela den undersökta tidsperioden.

BMW drabbas av stölderna gällande alla de tre komponenterna som redovisas i statistiken. VW har ökat från 82 stöldtillfällen år 2011 till över 400 stöldtillfällen både år 2014 och 2015 och är nu ett av de mest drabbade fabrikaten. VW drabbas främst av navigationssystemstölderna. Det kan noteras att även ett par andra fabrikat i VW-koncernen (Audi och Skoda) är relativt kraftigt utsatta för reservdelsstölderna. Vad gäller Skoda skedde en kraftig ökning av stölderna av navigationsutrustning under 2014-2015 och fabrikatet var då det fjärde mest drabbade.

Reservdelsstölderna rörande Volvo har ökat kontinuerligt under hela den undersökta tidsperioden från 150 stölderna år 2011 till över 400 stölderna år 2015. Volvo drabbas främst av stölderna av huvudstrålkastare.

Mercedes drabbades under åren 2011-2013 av en kontinuerlig ökning av reservdelsstölderna – om än på en något lägre nivå än för ovannämnda fabrikaten. Under 2014 minskade dock stölderna ur Mercedes bilar något för att återigen öka under 2015. Mercedes drabbas främst av navigationssystem- och airbagsstölderna.

Reservdelsstölderna ur Toyota bilar förekom mest under 2011-2012 för att sedan stadigt minska. Toyota drabbas främst av airbagsstölderna.

5. Slutdiskussion

Reservdelsstölderna är lågt prioriterat inom polisen och rättsväsendet vilket medför att antalet gripanden och antalet lagförda personer är lågt. Reservdelsstölderna förefaller vara ett brott som domineras av organiserade stöldlingar, ofta med internationell koppling. Brottsligheten kräver tillgång till teknisk kompetens och till logistik för avsättning av godset på den internationella marknaden. Det är således mycket sällsynt att gärningspersonerna är tillfällesbrottslingar.

I anslutning till sammanställning med rapporten har polisen intervjuats om vilka erfarenheter som har framkommit i samband med tidigare insatser mot de

internationella stöldligorna som är verksamma inom reservdelstöld. Polisen menar att de organiserade stöldligornas medlemmar i stor utsträckning (90-95 procent) har kopplingar till Baltikum. Denna uppgift baseras på erfarenhet av tidigare gjorda gripanden. Baltikum är också den centrala marknaden för avsättning av dessa typer av stöldgods. Litauen har en nyckelroll i detta avseende. Polisen menar vidare att några mindre svenska ligor försökte etablera sig på den här marknaden under tidigt 2000-, men de blev aldrig så djupt rotade och försvann relativt snabbt.

På grund av att reservdelstöld, och även fordonsstöld i allmänhet, har låg prioritet inom polis och rättsväsende finns det liten aktiv prevention för denna typ av brottslighet. Det har dock på senare tid genomförts några riktade polisinsatser, (operation Gunder i Stockholm våren 2013 och operation Gunvor i södra Sverige våren 2014). Särskilt operation Gunder ledde till ett flertal gripanden. Det är sannolikt att dessa insatser bidrog till att antal stöld minskade under 2013, vilket även framgår tydligt av statistiksammanställningen. Effekten av dessa insatser har dock visat sig vara tillfällig och stölderna har ökat markant efter det att insatserna avslutats. Effekterna av dessa operationer diskuteras mer detaljerat nedan.

För att framgångsrikt motverka reservdelstöld krävs en övergripande strategi och ett flertal samverkande åtgärder. För att förhindra, eller åtminstone försvåra, stölderna krävs att biltillverkarna förbättrar stöldskyddet genom att försvåra bortmonteringen av de aktuella komponenterna. Idag är det alldeles för lätt att montera bort ett navigationssystem, en mittkonsol, airbags eller strålkastare m.m. Genom att försvåra bortmonteringen av komponenter ökar möjligheten att gripa gärningspersonen direkt vid stöldtillfället då tiden vid brottsplatsen förlängs. Detta kan bidra till att gärningspersonerna anser att upptäcktsrisken blir för stor jämfört med den kalkylerade vinsten. Även bilägarna har en viktig roll för att motverka dessa stöld. Bilägarna behöver uppmärksammas på riskerna i syfte att få dem att vidta åtgärder för att förebygga stölderna. Det bilägarna kan göra för att försvåra reservdelstöld är att parkera sina bilar i garage med bra lås, i en upplyst och öppen miljö eller rent av på ett övervakat område. På så sätt ökar risken för upptäckt. Bilägarna kan även vidta åtgärder för att märka utsatta komponenter med märk-DNA och tydliggöra detta på bilen, vilket

torde ha en avskräckande effekt eftersom det då blir mer riskfyllt för gärningspersonen att hantera stöldgodset.

Även polisen skulle kunna bli mer aktiv för att motverka denna brottslighet - såväl åtgärder för att mobilisera nattlig patrullering i områden kända för att vara utsatta för denna typ av brottslighet som högre prioritet vid utredning av dessa brott.

Stockholms län är den region som är mest utsatt för denna brottslighet. Detta kan förklaras av flera olika faktorer. Stockholm har en stor befolkning och runt om i Stockholm finns vissa bostadsområden med många nyare bilar av högre värde.

Stockholm ligger också bra till geografiskt för att möjliggöra en snabb utskeppning av stöldgodset till avsättningsmarknaderna på andra sidan Östersjön. Liknande faktorer torde ligga bakom det faktum att också övriga storstadsregioner är hårt drabbade, d.v.s. Skåne län och Västra Götalands län. Vad gäller stölder i övriga landet tycks framför allt närhet till de stora Europavägarna vara en viktig faktor. Det är noterbart att det under 2015 skedde en särskilt stark ökning av dessa stölder utanför Stockholmsområdet, vilket kan tyda på att stöldligorna blir mer rörliga över landet.

Som redovisats ovan så ökade både antal reservdelsstölder och skadekostnader från år 2011 till 2012. År 2013 fortsatte skadekostnaderna att öka något men antalet stöldtillfällen minskade en aning (cirka 14 procent). Därefter har både skadekostnaderna och antalet reservdelsstölder rökta kraftigt under de senaste två åren. Minskningen under 2013 är sannolikt hänförlig till den framgångsrika polisinsatsen Gunder som var inriktad på att stödja gränspolis och tull att utföra mer omfattande och grundliga kontroller i gränstrafiken i syfte att motverka stöldligor från Baltikum och öst. Denna insats var inledningsvis inriktad på färjehamnarna Stockholms län. För att förhindra att brottsligheten förflyttade sig till södra Sverige gjordes en särskild insats (Gunvor) i Skåne och Blekinge under en efterföljande period.

Statistiken visar att Gunder-insatsen var relativt framgångsrik och bidrog till en minskning av antal stöldtillfällen. Effekterna av Gunvor-insatsen var inte lika tydlig. Tvärtom visar statistiken en kraftig ökning av antalet reservdelsstölder under 2014 i större delen av landet. Ökningen var särskilt kraftig i de två områden där polisinsatserna genomförts, i Stockholms län ökade stölderna med 43 procent och i Skåne län med 35

procent. Däremot minskade stölderna i Västra Götalands län med 40 procent. Då operation Gunvor sattes in i södra Sverige och det offentliggjordes att resurserna drogs bort från Stockholmsområdet är den kraftiga ökningen av antalet stöldtillfällen inte förvånande. Att stölderna ökade kraftigt i Skåne trots att operation Gunvor pågick är däremot förvånande. Det är också svårt att förklara varför stölderna istället minskade kraftigt i Västra Götaland.

Statistiken, som redovisats ovan, visar på att skadekostnaderna under perioden har ökat med 106 % medan antal reservdelsstöder har ökat med 85 %. Att kostnaderna ökar snabbare än antalet stöder innebär att den genomsnittliga skadekostnaden per stöld ökar. Detta kan bero på flera olika faktorer. En orsak kan vara att gärningspersonerna i ökad utsträckning använder metoder som orsakar mer omfattande skador på bilarna. En annan orsak kan vara att de omfattande stölderna leder till resursbrist och stigande priser för komponenter och verkstadsarbeten.

Vidare är det värt att nämna att ett embryo till ett nationellt samarbete (med representation av polis, försäkringsbransch och importörer/tillverkare) för att motverka dessa stöder finns etablerat genom Larmtjänsts försorg. För att få ett ordentligt genomslag behövs dock högre prioritet i arbetet och mer uthålliga insatser från både polis och andra aktörer. Genom ett mer omfattande och långsiktigt samarbete som även är regionalt inriktat skulle denna typ av brottslighet kunna minska avsevärt. Om reservdelsstöden minskar leder det till minskade skadekostnader för försäkringsbolagen och därmed förutsättningar för lägre försäkringspremier.

Det är även viktigt att bekämpa denna typ av vardagsbrottslighet i syfte att bidra till ökad upplevd trygghet hos allmänheten och ett stärkt förtroende för polis och rättsväsende.

Minskade stöder skulle även ha en positiv inverkan på trafiksäkerheten eftersom många av de aktuella bygger om och säljer vidare bilar till bland annat Sverige. Bilarna är ofta dåligt ihopsatta vilket resulterar i stor trafikfara. Det bör även framhållas att det finns ett egenvärde i att motverka de organiserade stöldligornas verksamhet eftersom de utgör en viktig finansieringskälla även för andra typer av organiserad brottslighet.