

JURIDISKA INSTITUTIONEN

Stockholms universitet

HÖGSTA DOMSTOLEN
R 1

INKOM: 2022-09-13
MÅLNR: B 4745-22
AKTBIL: 12

Polisers befogenhet att förfölja fordon

Carl Larsson

Examensarbete i straffrätt, 30 hp
Stockholm, höstterminen 2016



**Stockholms
universitet**

*”Bängbäng, full rulle
Åh vilken lebbig hallucination
Bängbäng, full rulle
Jag bad dom stänga sin television
Då kom polisen”*

Spisa, Nationalteatern

Text: Anders Melander

Abstract

Section 22.1 of Sweden's Police Act gives authority to police officers to stop a vehicle if there is "*reason to believe that someone in the vehicle has committed an offence.*" This rule is to be read in conjunction with Section 10.5, a section that delineates the circumstances in which the use of force can be justified, in accordance to the principles of necessity and proportionality. Police however, frequently use force to stop a fleeing suspect without regard to this accompanying section. Additionally, lacking in the wording of Section 22.1 itself, is the severity of the offense for which the use of force could be justified in stopping the fleeing suspect.

This paper argues that the practical interpretation of the law by the police as well as omissions by the police to properly implement the law, has led to unlawful police pursuits, many of which resulted in the loss of life, severe personal injury, and economic loss (damage to personal and government property). In exploring police interpretations and implementation of the law, this paper examines the sections of the Swedish Police Act that justify use of force by police officers to stop a fleeing vehicle, e.g. police chase or high-speed pursuit and how they can be modified to save lives.

In order to properly examine the record of police pursuits, a multidisciplinary study was conducted in which cases and data pertaining to police pursuits across the country was researched and compiled; research included qualitative and quantitative analysis of Traffic Accident Science, Criminology and Police Science data. Such a comprehensive examination was particularly important, as research on the subject was minimal. In total, the legal justifications pertaining to 371 police pursuits in Sweden between 2012 to 2015 was researched and analysed. The results showed that more than half of the pursuits during the four-year period had no legal justification. In addition, it was found that in police pursuit cases that resulted in personal injury only 40 percent were legally justified. Moreover, in a second study that reviewed accidents occurred between 28 June 1990 and 31 December 2015, revealed that a total of 53 lives were lost in accidents related to police pursuits – on average two lives each year.

As far back as 1990, the Ombudsman for Justice revealed serious shortcomings regarding the use of force by police when stopping vehicles. The study also shows that there is reluctance within the police force to modify current officer guidelines, which would improve compliance with the law. Principles of legality, as well as the national interests in avoiding serious traffic accidents should be a concern for the police, particularly given their duty to prevent crime and ensure public safety. These interests would be advanced with the requirement that the Swedish authorities comply with

the Ombudsman. It is argued that because the police force has a monopoly of state sanctioned violence, they need to be more accountable in their use of force.

In conclusion, this paper discusses different interests worthy of protection that are of crucial importance to the assessment of justifying the use of force:

- | | |
|---------------------------|--|
| (1) human life and health | (1.1) fleeing driver
(1.2) related third party (passengers in fleeing car)
(1.3) outside third party (innocent bystanders)
(1.4) police officers |
| (2) property | vehicles and other property |
| (3) values | (3.1) legal principles (e.g. the principle of legality) and international treaties (e.g. the European Convention on Human Rights and Fundamental Freedoms)
(3.2) respect for law and order
(3.3) crime prevention
(3.4) public confidence in police ability to fight crime
(3.5) police officers' morale |

Finally, it is proposed that an adjustment of Section 22.1 in the Police Act is necessary in order to make the law appropriately restrictive. It is argued that the police should only be permitted to use force to stop a vehicle when the severity of the crime the occupants of the fleeing vehicle are suspected of surpasses a minimum threshold – defined to a concrete suspicion of an offence for which imprisonment is in the range of punishment.

This paper concludes that the benefits of improved rules and better compliance to the law are overwhelming. Beside the strict economic gains on a societal level, the study has more importantly shown that the proposed amendments increase the chance of saving lives and preventing serious personal injuries.

Sammanfattning

Föreliggande arbete är en rättsvetenskaplig studie med straffrättslig utgångspunkt i polisens laga befogenhet att använda våld för att stoppa fordon, så kallade biljakter. Det övergripande syftet är att undersöka vilket våld som är nödvändigt och försvarligt vid ingripande.

I avsaknad av tidigare svenska studier har en tvärvetenskaplig undersökning utförts där uppgifter om polisiära förföljanden efterforskats och sammanställts. I undersökningen har en analys av laga befogenhetsgrunden vidtagits i 371 fall av förföljanden som inrapporterades till Rikspolisstyrelsen och Polismyndigheten eller lett till personskada under 2012–2015. Resultatet visar anmärkningsvärt nog att konkret laga befogenhetsgrund saknades i hälften av fallen där förföljande inletts – åtgärden att använda våld har alltså inte varit försvarlig. Efterlevnaden av reglerna var än sämre i de fall av förföljanden som resulterade i personskada, för dessa har laga befogenhet bedömts föreligga i endast 40 procent av fallen. I de fall försvarlighet saknas är den dominerande anledningen till att förföljande upptogs att föraren underlät stanna på polisens tecken.

En vidare undersökning av olyckor som inträffade i samband med förföljanden mellan den 28 juni 1990 och den sista december 2015 visar att 53 personer omkom i samband med att polisen förföljde, prejade eller på annat sätt försökte få stopp på flyende fordon. Bland dem återfinns sex utomstående tredje män och fyra poliser. I genomsnitt förlorar två personer årligen livet i samband med förföljanden. Detta är en förändring av kunskapsläget från tidigare studie som fastslog halva frekvensen. I det fall regelefterlevnad hade varit bättre skulle åtskilliga dödsfall och allvarliga personskador, liksom stora samhällskostnader, ha kunnat undvikas.

Undersökningsresultatet är problematiskt enligt min uppfattning med tanke på den offentliga rättsliga legalitetsprincipen, Nollvisionen och de rättsvårdande och trygghetsskapande uppdrag som Polismyndigheten anförtrotts. Särskilt med beaktande av att JO redan 1990 konstaterade allvarliga brister i samband med polisens insatser för att stoppa fordon med våld. Utifrån undersökningsmaterialet framträder en bild av att det förefaller råda en ovilja inom Polismyndigheten att anpassa verksamheten men också föreskrifterna och de allmänna råden så att de bättre överensstämmer med gällande lagstiftning. Denna hållning är svårförenlig med uppfattningen om att myndigheten ska rätta sig efter JO:s uttalanden.

Avslutningsvis identifieras och diskuteras de skyddsvärda intressen som är avgörande för försvarlighetsbedömningen av polisens våldsanvändning. Problematiserande resonemang förs om de riskbedömningar som aktualiseras vid upptagande av förföljande. En möjlig slutsats är att allvarligheten av den brottslighet som personerna i det flyende fordonet kan misstänkas för tillsammans med vad som är känt om deras farlighet i större grad borde styra bedömningen av försvarligheten.

Slutligen föreslås en justering av 22 § p. 1 polislagen med lydelse att det ska krävas en konkret misstanke om att den som färdas i det fordon som polisen har för avsikt att stoppa antas ha gjort sig skyldig till ett brott med fängelse i straffskalan.

Förord

Den kanske allra vackraste grundsatsen i svensk rätt, *offentlighetsprincipen* – som garanterar var och en tillgång till allmänna handlingar och utgör en av den svenska demokratins hörnstenar – har nyttjats flitigt under arbetet med den här uppsatsen. Arbetet med att samla in materialet till undersökningen har varit omfattande. Det hade varit omöjligt utan den service som registratorer, arkivpersonal, jurister och andra tjänstemän vid landets myndigheter och domstolar tillhandahållit. Jag har oblygt ställt frågor och beställt domar, förundersökningar, beslut, promemorior, rapporter och utredningar. Ett varmt och innerligt tack till Er som letat och avidentifierat handlingar.

Särskilt betydelsefulla har följande personers arbetsinsatser varit, samtliga anställda vid Polismyndigheten: Åsa Gidlöf, region Bergslagen; Annette Bergman, region mitt, Jenny Jonsson region nord, Sofia Quant, region Stockholm, Aila Visala, region syd, Anita Gustafsson och Åsa Hansson, region väst och Åsa Sjöstrand och Eva Gad, region öst samt Agnetha Axelsson, UC NOA. Tack också all personal vid NOA som varit behjälplig: Eva Söderstrom Paalzow, PAN; Tapio Lehto, HR-avdelningen m. fl. För tålamod, vänlighet och hjälp önskar jag också rikta ett särskilt tack till Martin Lundin, kommissarie, utvecklingsavdelningen. Tack också till Staffan Grenehammar, polisinspektör och Karl Holm, enhetschef vid rättsavdelningen, båda vid Polismyndigheten region öst. Tack också till Johan Gunnarsson, verksamhetsutvecklare, SU i Stockholm.

Tack också till Gase Handeland, Politidirektoratet; Per-Ola Cullin, föredragande och Stefan Nyman, byråchef, JO; Karin Johansson, handläggare, Arbetsmiljöverket och Fabian Österman, controller vid Kammarkollegiet.

Jag är skyldig Mats Åhlund, tidigare överåklagare vid särskilda åklagarkammaren, ett tack för att jag fick ta del av hans och kammarens minnesanteckningar över mål där förföljanden prövats rättsligt. Tack också till Håkan Roswall, chefsåklagare, som under åren med stor kunnighet och tålmodighet förklarat och svarat på frågor. Detta redan sedan den egentliga starten av uppsatsprojektet i samband med dödsolyckan vid Hjulstabron i mars 2013 – en händelse som jag under en längre tid bevakade som journalist vid SVT.

Undersökningen hade blivit mindre tillförlitlig utan ovärderlig hjälp från journalistkollegor och konkurrenter vid flera av landets nyhetsredaktioner. Tack till Göran Dahlberg och Augustin Erba vid SR Ekot; Martin Herterich och Peter Tolander, SRF Research; Stefan Åberg, VK; Olof Hänel med kollegor vid HN; Niklas Skeri, UNT; Nathalie Alvhäll Lindahl, SMP, Per Hagström, Allmanhandling.se, Christian Tamker, Acta Publica och Anette Lindh, KB, m.fl. Tack också till Jörgen Lundälv, docent i trafikmedicin vid Umeå universitet, som generöst delat med sig av tankar och källmaterial.

Av hänsyn till det journalistiska källskyddet får ett tack i diskretare form riktas till de kunniga poliser som tipsat och generöst svarat på frågor om polisiärt arbete.

Slutligen vill jag rikta ett varmt tack till Lovisa Österberg och Lisa Marklund som korrekturläst manus samt Sonja Horgen som korrekturläst och givit synpunkter på det engelska förordet. Ett varmt tack riktas även till min handledare Annika Norée, docent i straffrätt vid Juridiska institutionen, Stockholms universitet, som bidragit med värdefulla synpunkter och peppat.

Eventuella felaktigheter eller andra tillkortakommanden kan självklart endast lastas författaren. Jag tar tacksamt emot synpunkter och förslag till förbättringar i framtida arbeten.

Bland FAP:ar och FUP:ar, Eskilstuna den 28 december 2016

Carl Larsson

cba.osterberg@outlook.com

Till läsaren

Föreliggande arbete är en examensuppsats vid juristprogrammet vid Stockholms universitet. Arbetet riktar sig i första hand till jurister inom straff- och polisrättens område men förhoppningen är att även poliser ska ha nytta av det. I syfte att öka framställningens läsbarhet återges hänvisningar till författningar och förarbeten m.m. ofta i fotnoterna. I de fall en rättsregel är central för innehållet anges den dock i brödtexten. Jag har så långt det varit möjligt strävat efter att hålla fotnoterna korta. Ett resultat av detta är riklig användning av förkortningar (vilket man kan ha synpunkter på). För att spara textutrymme förklaras inte begrepp och förkortningar löpande i noterna, se istället förteckningarna på de följande sidorna.

Av formaliaskäl ingår inte ett antal utrymmeskrävande tabeller och diagram i den löpande texten utan återfinns istället som bilagor till arbetet. Detsamma gäller för den ganska omfattande redogörelsen av undersökningarnas giltighet och tillförlitlighet. En pilsymbol (→) anger att en inbäddad korsreferens är infogad till höger om pilspetsen. Genom att hålla ner tangenten *ctrl* och klicka med musen till höger om pilspetsen förflyttas läsaren till det hänvisade avsnittet. Dessutom är sidnummer som hänvisar till andra platser i arbetet klickbara på samma sätt. Detta gäller sidhänvisningar i såväl brödtext som fotnoter men även innehållsförteckningens rubriker och sidnummer. Min förhoppning är att detta ska göra det lättare att hitta bland de många exempel på förföljanden som framställningen innehåller.

Något kort kan också tilläggas på det i dessa dagar populära temat språk och kön. I framställningen använder jag genomgående det könsneutrala ordet *polis* i motsats till den traditionella benämningen *polisman*. Förutom att *polis* är mer inkluderande beskriver ordet även betydligt bättre hur den faktiska kåren ser ut idag. Även om männen fortfarande är i majoritet har andelen kvinnor under relativt kort tid blivit fler. Det kan också noteras att en annan praktisk fördel med ordet *polis* är att det är kortare.

Pronomenen *hen* är sedan 2015 upptagen i Svenska akademins ordlista. Även om ordet inte saknar förtjänster föredrar jag personligen ett fortsatt bruk av de traditionella *han* och *hon*, varför jag har valt att använda mig av dessa.

Innehåll

Abstract	5
Sammanfattning	7
Förord	8
Till läsaren	10
Förkortningar	14
Begrepp	15
1 Inledning	17
1.1 Något om ämnet	17
1.2 Syfte	19
1.3 Forskningsuppgift och frågeställning	19
1.4 Avgränsningar	20
1.5 Metod	20
1.6 Undersökningsmaterial och metodproblem	22
1.6.1 Om materialet i korthet	22
1.6.2 Laga befogenhet (<i>u1</i>)	22
1.6.2.1 Material- och metodproblem	23
1.6.3 Personskador (<i>u2</i>)	25
1.6.3.1 Indelning i personkategorier	26
1.6.3.2 Material- och metodproblem	26
1.6.4 Åtal och domar mot poliser (<i>u3</i>)	27
1.6.4.1 Material	27
1.6.4.2 Material- och metodproblem	27
1.6.5 Om validitet och reliabilitet (<i>u1–u3</i>)	27
2 Bakgrund	28
2.1 Polisens uppdrag och våldsmonopolet	28
2.2 JO:s uppgift och befogenhet	28
2.3 Tidigare forskning om förföljanden	30
2.3.1 Inledning	30
2.3.2 Utomnordiska studier	30
2.3.3 Nordiska studier	32
3 Rättslig reglering	34
3.1 Polisers rätt till våld	34
3.1.1 Internationella traktater	34
3.1.2 Legalitetsprincipen och grundlagsbestämmelser	34
3.1.3 Behovs- och proportionalitetsprinciperna	35
3.2 Nationell rätt	36
3.2.1 Om förföljande och uttryckningskörning	36

3.2.2	Rättfärdigande omständigheter för att stoppa fordon med våld	37
3.2.3	Lagabefogenhetsgrundens konstruktion	37
3.2.3.1	Misstanke om brott – PL 10 § st. 1 p. 5 jfr. 22 § p. 1	38
3.2.3.2	Nödbestämmelsen – PL 10 § st. 1 p. 3	40
3.2.3.3	Nödvärn vid förföljande?	41
3.3	Rättspraxis	42
3.3.1	Europadomstolen	42
3.3.2	NJA 2013 s. 336 – <i>fall 30</i>	42
3.3.3	RH 2007:40 – <i>fall 24</i>	42
3.3.4	RH 2011:31 – <i>fall 5</i>	43
4	Undersökningsresultat	44
4.1	Något kort om fallreferaten	44
4.2	Laga befogenhet (<i>u1</i>)	44
4.2.1	Om resultatet i korthet	44
4.2.2	Försvarlighetsbedömningen i samband med förföljande	45
4.2.2.1	När befogenhetsgrund tillskapas – <i>fall 212</i>	45
4.2.2.2	När behov av förföljande saknas – <i>fall 74</i>	46
4.2.2.3	Närstående tredje mans inverkan på försvarlighetsbedömningen	48
4.2.2.4	Ett förföljande utöver det vanliga – <i>fall 249</i>	48
4.2.2.5	Taktik på bekostnad av legalitet?	50
4.2.3	Laga befogenhet – två varianter	52
4.2.3.1	Misstanke om brott – PL 10 § st. 1 p. 5 jfr 22 § p. 1	52
4.2.3.2	Nödbestämmelsen – PL 10 § st. 1 p. 3	52
4.2.4	Legal grund för våldsanvändning enligt polisernas uppfattning	53
4.2.4.1	Nöd under pågående förföljande	54
4.2.4.2	Nödvärn under pågående förföljande	54
4.2.4.3	Provocerar polisen fram allvarigare brottslighet?	54
4.2.5	Övriga resultat	55
4.2.5.1	Förföljande av tvåhjuliga fordon	55
4.2.5.2	Förföljanden med civilt polisfordon	56
4.2.6	Slutsatser	56
4.3	Personskador (<i>u2</i>)	56
4.3.1	Generella iakttagelser av resultatet	56
4.3.2	Dödliga skador	56
4.3.2.1	Flyende förare	58
4.3.2.2	Närstående tredje man	58
4.3.2.3	Utomstående tredje man	58
4.3.2.4	Polis	59

4.3.3	Icke-dödliga personskador	60
4.3.4	Något kort om kostnaderna för förföljanden	62
4.3.5	Slutsatser	62
4.4	Åtal och domar mot poliser (u3)	63
4.4.1	Resultat	63
4.4.2	Slutsatser	65
5	Diskussion	67
5.1	Bristande laga befogenhet	67
5.2	Oproportionerligt risktagande	68
5.3	Skyddsvärda intressen	68
5.4	Riskbedömningar till skydd för vilket intresse?	69
5.5	De lege ferenda	70
Bilaga 1	Diagram och tabeller	72
	Tabell 1.7 – Material	72
	Tabell 4.2 – Åtal mot poliser	73
	Diagram 1 – Personskador vid förföljande	74
	Diagram 4.1 – Laga befogenhet och personskador vid förföljanden	75
	Diagram 4.2 – Laga befogenhet vid förföljanden utan personskada	76
	Diagram 4.3 – Laga befogenhet vid förföljanden med personskada	77
	Diagram 4.7 – Antal icke-dödligt skadade vid varje enskild skadehändelse	78
	Diagram 4.8 – Förföljanden fördelade över dygnet	79
Bilaga 2	Validitet och reliabilitet	80
	Laga befogenhet (u1)	80
	Personskador (u2)	81
	Åtal och domar mot poliser (u3)	82
Bilaga 3	Rapportformulär	83
Bilaga 4	Refererade fall	85
	Ej personskada	85
	Dödlig eller icke-dödlig personskada	85
Källor		88
	Offentligt tryck	88
	Rättspraxis	89
	JO-beslut	91
	Myndighetsrapporter och promemorior	91
	E-post, skrivelser och statistiksammanställning	92
	Litteratur	92
	Dagspress	93
	Internet-källor	94

Förkortningar

3M	tredje man	PIT	Pursuit Intervention Technique, jfr begreppet <i>fishtail</i> , se även <i>prejning</i>
AB	Aftonbladet	PF	polisförordning (2014:1104)
BrB	brottsbalk (1962:700)	PL	polislag (1984:387)
Chefs-JO	chefsjustitieombudsmannen	PM	Polismyndigheten
cit.	citeras som	PMFS	Polismyndighetens författningssamling, tidigare RPSFS (se FAP)
EKMR	lag (1994:1219) om den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna	Prop.	proposition
ExP	Expressen	RB	rättegångsbalk (1942:740)
FAP	föreskrifter och allmänna råd för polisväsendet, nummerordnade enligt Polismyndighetens klassifikationssystem	RF	regeringsform (1974:152)
ff	förföljande	RH	rättsfall från hovrätterna
FU	förundersökning	RO	riksdagsordning (2014:801)
FUP	förundersökningsprotokoll	RPS	Rikspolisstyrelsen vars funktion efter myndighetsammanslagningen januari 2015 övertagits av Polismyndigheten
HR	händelserapport, uppdateras löpande i polisens ledningscentral under ingripande	RPSFS	rikspolisstyrelsens författningssamling (se FAP)
IACP	International Chiefs of Police, internationell polisorganisation som antagit modellregelverk för förföljande	SFS	svensk författningssamling
IU	Rikspolisstyrelsens enhet för interna utredningar	SOU	statens offentliga utredningar
JK	Justitiekanslern	SU	avdelningen för särskilda utredningar inom Polismyndigheten
JO	Justitieombudsmannen (myndigheten, men även de enskilda ombudsmännen)	STORM	operativt ledningssystem som används vid kommunikationscentralerna
JO-inst.	lag (1986:765) med instruktion för Riksdagens ombudsmän	SvD	Svenska Dagbladet
KB	Kungliga biblioteket	TBL	trafikbrottslagen (1951:649)
LISA	Polismyndighetens rapporteringssystem för tillbud och arbetsskador	TF	Tryckfrihetsförordning (1949:105)
n	antal	TraF	trafikförordningen (1998:1276)
NJA	Nytt juridiskt arkiv	TR	Tingsrätt
NOA	Polismyndighetens nationella operativa avdelning	TT	Tidningarnas telegrambyrå
OSL	offentlighets- och sekretesslag (2009:400)	VB/LVB	vaktstående befäl, länsvaktstående befäl
		VägtrF	förordning (2001:650) om vägtrafikregister
		ÅM	Åklagarmyndigheten

Begrepp

<i>caravaning</i>	Förföljande med flera polisfordon vilket enligt forskning innebär ökad risk för olyckor och skador med anledning av den stress som den flyende föraren utsätts, jfr. jakten på OJ Simpson.
<i>efterföljande</i>	Körning med ett polisfordon i syfte att ta reda på vart den flyende tar vägen och för att, när sådana förutsättningar föreligger, ingripa enligt 22 § polislagen. Utmönstrades som begrepp den första december 2016.
<i>fast hinder</i>	En anordning som blockerar vägen och som syftar till att hindra ett fordons fortsatta färd.
<i>fish tail</i>	Används av bland annat svensk polis som benämning på en teknik där det förföljande polisfordonet genom prejningsliknande åtgärd mot bakdelen av det flyende fordonet orsakar att föraren av det flyende fordonet förlorar kontrollen. Benämns i engelsktalande länder även som <i>PIT maneuver</i> (Pursuit Intervention Technique).
<i>flyende fordon</i>	Fordon som manövreras av förare som medvetet försöker undkomma förföljande polis.
<i>förföljande</i>	Så kallad biljakt i vanligt tal. Körning med ett polisfordon efter ett flyende fordon i syfte att stoppa den flyendes fortsatta färd. Jfr engelskans <i>pursuit</i> . Definitionsmässigt föregås en prejning alltid av ett kortare eller längre <i>förföljande</i> . Från och med den första december 2016 omfattar begreppet även körning som åsyftar att ta reda på var den flyende tar vägen. I tabeller och diagram ibland förkortat till <i>ff</i> eller <i>Ff</i> .
<i>närstående tredje man</i>	Benämningen i min studie för ”oäkta tredje man”, passagerare i/på flyende förarens fordon mot vars person polisiär laga våldsbefogenhet saknas. Kan besitta möjlighet att indirekt påverka flyende förare att efterkomma polisens order om att avbryta färden. Jfr <i>utomstående tredje man</i> .
<i>prejning</i>	Åtgärd som syftar till att hindra fortsatt färd med ett fordon. Det sker genom att polisen med fordon fysiskt tränger ett flyende fordon och därigenom tvingar det att stanna.
<i>spikmatta</i>	En anordning som syftar till att väsentligt försvåra ett fordons fortsatta färd genom att punktera fordonets däck.
<i>stängning/inboxning</i>	Åtgärd som syftar till att hindra fortsatt färd med ett fordon genom att polisen med hjälp av fordon under färd, stänger in det förföljda fordonet mellan flera polisfordon eller mellan ett eller flera polisfordon och en annan avgränsning och därigenom hindrar fortsatt färd.
<i>tekniska hjälpmedel</i>	Spikmatta, fordonsnät och fast hinder.
<i>utomstående tredje man</i>	Benämningen i min studie för ”äkta tredje man”, trafikant, fotgängare eller annan som i princip helt saknar möjlighet att efterkomma polisens order att avbryta fortsatt färd. Jfr <i>närstående tredje man</i> .

1 Inledning

1.1 Något om ämnet

Tidigt på morgonen den 5 november 2015 inträffade en allvarlig trafikolycka i Fredrika i Åsele kommun. En polis omkom och en polisaspirant skadades svårt. Patrullen körde i hög hastighet ner i en sjö i samband med ett pågående förföljande av en personbil som även den körde av vägen. Av allt att döma överraskades båda förarna av den rådande halkan. Den initiala orsaken till att polisen ville få stopp på fordonet var att den flyende föraren inte stannade på polisens tecken,¹ en förseelse som är straffbelagd med penningböter.²

Orsaken till förföljandet var densamma när två unga män omkom strax efter midnatt den 12 mars 2013. Efter att förföljandet inletts öster om Enköping på riksväg 55 gick färden därefter mot Strängnäs. I syfte att stoppa personbilen som männen färdades i beordrade vakthavande polisbefäl om öppning av Hjulstabron. De båda männen miste livet när de i hög hastighet forcerade svängbrons bommar och körde över brokanten för att sedan efter en luftfärd kollidera med brofundamentet på motsatt sida. Sannolikt förstod de inte att bron var öppen.³

Exemplen ovan är endast ett par av de tragiska händelser som inträffat i samband med så kallade biljakter, det vill säga försök att vid färd som går över mer än en kort sträcka hinna upp och stoppa ett flyende fordon. Den polisiära termen är *förföljande*,⁴ vilken också är den som här fortsättningsvis kommer att användas. Liksom vid polisiär våldsanvändning i allmänhet uppstår vid förföljanden en konflikt mellan motstående intressen. Det rör sig å ena sidan om intresset av att brott bekämpas och den allmänna ordningen, säkerheten och respekten för ordningsmakten upprätthålls. Mot detta står å andra sidan hänsynen till den flyende föraren som ingripandet riktar sig mot samt de risker som eventuella passagerare och andra tredje män men även polisen utsätts för. En avvägning enligt de principer som gäller för alla former av samhälleliga ingripanden mot enskilda måste därför göras. JO har under lång tid och inte sällan i skarpa ordalag kritiserat polisen för att inleda förföljanden på lös rättsgrund och med stor fara för allmänheten och de personer som jagas.⁵ I respons har RPS (numera Polismyndigheten) med jämna mellanrum justerat de föreskrifter och allmänna råd för vilka hjälpmedel som får användas för att stoppa fordon enligt polislagens bestämmelser. Det senaste initiativet vidtogs kort efter att olyckan vid Hjulstabron inträffade.⁶ Reglerna trädde i kraft den 1 december 2016.⁷

¹ Se källor i *fall 2*, s. 69: SU, FUP 0150-K4822-15, s. 1, 108–109, 143 och 154–155.

² TraF 2:3 st. 1 jfr. 14:3 p. 1 a.

³ Se källor i *fall 1*, s. 69: SU, FUP 0150-K1335-13, s. 1, tilläggsprotokoll, s. 6 ff. och 31 ff.

⁴ 6 § RPSFS 2011:14 resp. PMFS 2016:10 se även JO 1990/91 s. 71–73.

⁵ För i ämbetsberättelsen publicerade beslut se särskilt JO 1990/91 s. 70 men också JO 1987/88:1 s. 101 och 2013/14 s. 163, samt enskilda beslut i ärendena 2272-1986, 199-1999, 2396-1999, 2495-1999 och 1614-2010.

⁶ Tillsynsrapport 2014:11, s. 35.

⁷ PMFS 2016:10.

Trots att tonläget i den massmediala debatten⁸ emellanåt varit hätskt har såväl den kriminologiska som den straffrättsliga empiriska forskningen varit anmärkningsvärt eftersatt, för att inte säga helt frånvarande.⁹ Uppgifter samlas in av myndigheter på olika håll men det saknas tillförlitlig riktäckande statistik. Den straffrättsliga delen av ämnet – polisens laga befogenhet att använda våld för att stoppa fordon – har ur rättsdogmatiskt perspektiv belysts med stora mått av noggrannhet.¹⁰ Det saknas dock empiriska studier av polisens, såväl som de flyende förarnas, agerande och till stor del även de konsekvenser som uppstår. Svensk polis har till skillnad från flera av sina nordiska kollegor visat begränsat intresse för ämnet.¹¹ Vad gäller den trafikmedicinska forskningen har Jörgen Lundälv, docent i trafikmedicin vid Umeå universitet, genomfört ett par studier utifrån medias rapportering av förföljanden under åren 1997–2011 respektive 2013–2015. Främst beskrivs omfattningen av de personskador som inträffar men även vilka brottsmisstankar som riktas mot förare och passagerare av det flyende fordonet.¹²

Laga befogenhetsgrunden för våldsanvändning enligt polislagen är intimt kopplad till principerna om *proportionalitet* och *behov* vid polisingripanden. I korthet innebär detta att den risk som ett ingripande innebär inte får stå i missförhållande till den risk som polisen försöker avhjälpa. Mot bakgrund av avsaknaden av fördjupande studier kan det te sig berättigat att fråga sig hur poliser, åklagare och domstolar avgör i vilka situationer som förföljande är en proportionerlig och därmed försvarbar ingripandeåtgärd. Det saknas djuplodande studier inom många aspekter, till exempel effektiviteten av ingripandet, risken för de ingripande poliserna, tredje man och den flyende föraren men även de ekonomiska kostnaderna för person- och egendomsskador. Med anledning av att många av dessa parametrar är höljda i dunkel framstår det – bortsett från JO:s återkommande kritik – som inte alldeles lätt att avgöra när förföljande som åtgärd behövs och är proportionerlig och därför lagenlig.

⁸ Särskilt under 90-talet. Se ExP, Lagstifta mot polisens biljakter! – Bo Strömstedt vill hindra att fler oskyldiga människor dödas, 1998-04-28, ”Vi tänker inte ändra reglerna” – Polismästaren förstår inte kritiken mot biljakterna, 1998-04-29 och JO: Polisen använder inte förståndet, 1998-04-30. Även AB, Här tog Jakten på 16-åringen slut – Polisen upprörd efter kritik mot biljakter, 1990-07-03 och TT, Stockholmspolisen anmäler JO till konstitutionsutskottet, 1990-12-21.

⁹ Som jfr kan nämnas att norska justitiedepartementet vidtog en mindre studie år 2000, Dagfinn & Thomassen. En finländsk studie undersökte förföljanden som inträffade år 2007, Koskimaa.

¹⁰ Norée, Laga befogenhet: Polisens rätt att använda våld, 2000 och Boucht, Polisiär våldsanvändning – en straff- och offentligrättslig undersökning, 2011.

¹¹ Se not 9, detsamma gäller dansk polis, e-post från Skov Jensen, Rigspolitiet, 2016-11-18.

¹² Lundälv, Vilda biljakter, viljor och skador – en nationell studie om medierapporterade polisrelaterade biljakter, Nollvisionen och skadeinnehåll i svenska medier och Biljakter och dödliga skador i Sverige – en retrospektiv studie av konsekvenser av biljakterrelaterade, Umeå universitet, 2016.

1.2 Syfte

Detta är en rättsvetenskaplig studie med straffrättslig utgångspunkt i polisens laga befogenhet att använda våld för att stoppa fordon. Det övergripande syftet är att undersöka vilket våld som är nödvändigt och försvarligt, därför bygger arbetet på en tvärvetenskaplig undersökning där jag efterforskat och sammanställt uppgifter över polisiära förföljanden.

Syftet med uppsatsen är först att (1) fastställa i hur många fall i undersökningsmaterialet som förföljande inletts på laga befogenhetsgrund. Vidare är syftet *dels* att (2) identifiera samtliga dödliga skador i samband med förföljanden och så långt det är möjligt beräkna antalet icke-dödligt skadade samt vilka kategorier av trafikanter det är som drabbats, och *dels* att (3) fastställa hur många fall som resulterat i åtal respektive fällande dom mot polisanställda och avslutningsvis att (4) identifiera eventuella problem med rådande bestämmelser och diskutera lösningar *de lege ferenda*.

Närmare bestämt kan syftet preciseras som

- att genom nyttjande av en *rättsdogmatisk metod* praktiskt kvalitativt fastställa (undersökning 1, *u1*) i vilken utsträckning laga befogenhet initialt förelegat vid upptagande av förföljande i den del av undersökningsmaterialet som omfattar tidsperioden den 12 januari 2012 till och med sista december 2015 (1)
- att genom en *empirisk undersökande metod* kvantitativt kartlägga (undersökning 2, *u2*) samtliga dödliga personskador mellan 28 juni 1990 och sista december 2015 och vilka kategorier av trafikanter som drabbats och i hur stor utsträckning, samt så långt det är möjligt beräkna det samma gällande olyckor som resulterade i icke-dödliga personskador (2)
- att på grundval av det material som samlats in för att uppfylla syftet i de två första strecksatserna med *empirisk metod* kvantitativt identifiera (undersökning 3, *u3*) de fall av förföljanden som resulterat i åtal mot polisanställda och genom nyttjande av en *rättsdogmatisk metod* kvalitativt analysera eventuella fall där orsaken till fällande dom helt eller delvis grundade sig i avsaknaden av laga befogenhet att uppta förföljande (3)
- att med beaktande av resultaten av ovan nämnda undersökningar med nyttjande av en *rättsanalytisk metod* ur ett kritiskt perspektiv föra ett problematiserande resonemang kring den laga befogenhetsgrunden så som den tar sig uttryck *de lege lata* respektive i polisens praktiska arbete samt avslutningsvis diskutera möjliga lösningar *de lege ferenda* (4).

1.3 Forskningsuppgift och frågeställning

Hur väl överensstämmer polisens praktiska handlande med de riktlinjer som JO angivit för våldsanvändning vid stoppande av fordon? Vilken eller vilka är de laga befogenhetsgrunder som ingripandena vilar – eller kan vila på – i praktiken? Hur många personer, och vilka, dödas och skadas i samband med polisiära förföljanden och insatser för att stoppa fordon? Hur många fall resulterar i åtal respektive fällande dom mot polisanställda på grund av att förföljande som metod nyttjats utan att det förelegat laga befogenhet? Hur borde lagen *de lege ferenda* se ut? Dessa är frågorna som jag ska försöka besvara.

1.4 Avgränsningar

Jag har valt att avgränsa undersökningen om laga befogethet (*u1*) till det inledande skede då polisen beslutar att ett förföljande ska upptas. Detta moment har tilldragit sig JO:s intresse och under åren kritiserats i flera fall på grund av bristande behov och proportionalitet. Även frågor om VB:s respektive den yttre personalens ansvar för ledningen och genomförandet av förföljanden har genom åren varit flitigt diskuterade i JO:s uttalanden. Dessa är nog så intressanta aspekter av ämnet och förtjänar egen uppmärksamhet men har bedömts falla utanför syftet. Vidare har jag tyvärr nödgats avgränsa undersökningsområdet ytterligare till att inte omfatta prejningar, bruk av spikmatta och andra tvångsåtgärder som innefattar användningen av våld.

Ur en tidsaspekt har undersökningen av laga befogethet (*u1*) avgränsats till att omfatta åren 2012–2015. Startdatum har satts med anledning av att dåvarande RPS först den 12 januari år 2012 introducerade det rapportformulär som, efter flera förändringar, används för att fullgöra rapporteringsskyldigheten i 14 § RPSFS 2011:14.¹³ Att rapporter för 2016 inte ingår i undersökningen beror bland annat på att förundersökning pågår i flera av dessa ärenden vilket innebär hinder för utlämnande på grund av den sekretess¹⁴ som råder i brottmål innan åtal väckts. Även om vissa uppgifter i handlingarna är möjliga att lämna ut skulle den begärda arbetsprestationen från Polismyndighetens personal inte motsvara nyttan.

Vid utförandet av den andra undersökningen som ska identifiera dödliga och icke-dödliga personskador (*u2*) har startdatum satts till den 28 juni 1990 vilket är samma dag som dåvarande chefs-JO Claes Eklundh offentliggjorde ett uppmärksammat avgörande med allvarlig kritik i tio ärenden av förföljanden.¹⁵ Uttalandet är fortfarande aktuellt och citeras i senare års beslut.¹⁶ Av skäl som ovan angivits har även slutdatumet för *u2* satts till den sista december 2015.

Med anledningen av det begränsade utbudet av vägledande rättsfall som rör förföljanden har jag i arbetet med *u3* inte avgränsat undersökningen till någon viss tidsperiod.

1.5 Metod

Med anledning av att ett flertal metoder har nyttjats under uppsatsarbetet kan den övergripande metoden bäst beskrivas som *rättsvetenskaplig*. Den rättsvetenskapliga metoden är bred och omfattar enligt Sandgren förutom rättskälleläran i vid mening även andra metoder för att analysera rätten. Metoden lämnar således utrymme för beaktande av andra vetenskaper vilket får anses som passande för arbetet.¹⁷ Det ska redan här framhållas att uppsatsen till viss del är tvärvetenskaplig i

¹³ Formulär *Rapport – särskilt hjälpmedel vid våldsanvändning* (RPS 104.5), se exempel i bilaga 3. Rapporteringsskyldigheten återfinns sedan 1 december 2016 i 20 § PMFS 2016:10.

¹⁴ OSL 18:1.

¹⁵ JO 1990/91 s. 70.

¹⁶ Se exempelvis JO 2013/14 s. 163 och 1614-2010.

¹⁷ Sandgren, s. 42 f.

sin karaktär i det avseendet att *u2* är av trafikmedicinsk natur. Trafikmedicin som vetenskap kan i korthet beskrivas som studiet av medicinska aspekter på människan i trafiken.¹⁸

Framställningen tar dock tydlig utgångspunkt i den rättsdogmatiska metoden. Konkret innebär det att jag söker fastställa gällande rätt genom nyttjande av den traditionella rättskälleläran: lagstiftning, rättspraxis, lagförarbeten och juridisk litteratur även om jag också särskilt beaktat så kallade *soft law*¹⁹ i form av JO:s avgöranden på området.²⁰ Avgörande för analysen är den auktoritet som kan tillmätas en rättskälla.²¹

Vid arbetet med att hämta in det empiriska material²² om förföljanden som studien bygger på har en undersökande journalistisk metod använts. Efter ett antal samtal med personer i olika befattningar inom Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten har materialet samlats in med stöd av det rättsinstitut som handlingsoffentligheten²³ utgör. Bland källorna dominerar i detta avseende Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten och domstolarna.²⁴ Med anledning av att sökmöjligheter är begränsade i såväl Polismyndighetens som Åklagarmyndighetens ärendehanteringssystem har även nyhetsdatabaser, tidningsartiklar och telegram i dagspress samt radio och teve nyttjats i syfte att identifiera förföljanden. Det ska dock betonas att journalistiskt material endast utgjort primärkälla när det varit fråga om att identifiera personskador. Samtliga fall av bedömningar i undersökningen av huruvida laga befogenhet förelegat eller inte har utgått från de rättsvårdande myndigheternas handlingar. Vid den efterföljande bearbetningen har grundläggande datajournalistiska verktyg²⁵ nyttjats.

Mot bakgrund av avsaknaden av svenska studier vad gäller polisiära förföljanden innehåller uppsatsen även komparativa moment med anledning av att jag redogör för resultat från såväl nordiska som amerikanska studier.

I avslutande kapitel 5 tillåter jag mig att göra en friare analys av rätten. Denna utgår från i svensk rätt allmänt erkända värderingar och den auktoritet som JO-ämbetet kan sägas besitta. Det är alltså fråga om nyttjande av ett rättsanalytiskt²⁶ angreppssätt där jag problematiserar och kritiserar den gällande rätten men också den rätt som, baserat på *u1–u3*, tar sig i uttryck i polisens praktiska arbete. Detta tillvägagångssätt låter sig väl inordnas under den rättsvetenskapliga metodens vidare begrepp som utmärks av att argumentation står i centrum.²⁷

¹⁸ Nationalencyklopedin, <http://www.ne.se/>

¹⁹ Axberger, s. 19–20. Se även van der Sluijs, s. 296 ff.

²⁰ Se förutom JO 1990/91 s. 70 även JO 1982/83 s. 64, JO 1987/88 s. 101 och JO 2013/14 s. 163. Även JO 2272-1986, 2396-1999, 2495-1999 och 1614-2010.

²¹ Korling & Zamboni, s. 21 och 28.

²² Fler än 20 000 sidor utgörande av rapporter, brotts- och tillbudsanmälningar, promemorior, FUP, åtalsbeslut, artiklar och telegram m.m. men också domar och andra handlingar.

²³ TF 2:1.

²⁴ Förutom HD och hovrätterna även 22 av landets tingsrätter.

²⁵ Genomsökning av textmassor med mjukvara för maskinläsning (Optical Character Recognition, OCR). Vidare har jag skapat databas över de fall som identifierades under arbetet.

²⁶ Sandgren, s. 45 f.

²⁷ A.a. s. 42.

1.6 Undersökningsmaterial och metodproblem

1.6.1 Om materialet i korthet

Som omnämnts i avsnitt 1.5 har traditionella rättskällor använts i arbetet med uppsatsen. Utöver detta tillkommer de tre egna empiriska undersökningarna som baseras på främst de ingripande polisernas rapporter men också på domar, förundersökningar och medias nyhetsartiklar och telegram.

1.6.2 Laga befogenhet (u1)

Förutom de 65 fall av mediarapporterade förföljande där personskada inträffade (→1.6.3) baseras undersökningen på de rapportformulär (bilaga 3) om bruk av särskilt hjälpmedel vid våldsanvändning i syfte att stoppa fordon som upprättats åren 2012–2015 och inkommit till RPS respektive Polismyndigheten. Rapporterna har efter sekretessprövning – där i huvudsak namnuppgifter och uppgift om registreringsskyltar i vissa fall svartmaskerats – lämnats ut till mig. Det är fråga om en totalundersökning för åren 2012–2015 i den bemärkelsen att samtliga rapporterade händelser (n=312) för tidsperioden analyserats, *tabell 1.1* och *1.2*.

Tabell 1.1

År	Antal	Andel
2012	59	19%
2013	125	40%
2014	96	31%
2015	32	10%
Samtliga	312	100%

Tabell 1.2

2012–2014	Antal	Andel								
Västra Götaland	76	27%	Västernorrland	6	2%	Västerbotten	3	1%		
Stockholm	75	27%	Kronoberg	5	2%	Blekinge	2	1%		
Skåne	25	9%	Västmanland	4	1%	Dalarna	2	1%		
Gävleborg	16	6%	Örebro	4	1%	Halland	2	1%		
Jönköping	12	4%	Östergötland	4	1%	Borlänge	1	0%		
Norrbottn	12	4%	Jämtland	3	1%	Gotland	0	0%		
Uppsala	12	4%	Kalmar	3	1%	Samtliga	280	100%		
Värmland	10	4%	Södermanland	3	1%					

För varje enskilt ärende har en bedömning gjorts av huruvida laga befogenhet att stoppa fordon förelegat eller inte. Rapporternas innehåll har endast i begränsad omfattning sammanställts av myndigheten tidigare och då i kvantitativt avseende varför materialet är särskilt intressant och med visst fog kan påstås vara unikt.²⁸

Av *tabell 1.2* framgår dock att rapporteringsfrekvensen är mycket låg vid vissa länspolismyndigheter åren 2012–2014. Gotland saknas helt och flera andra myndigheter har endast rapporterat in en eller ett par händelser. Detta beror med stor sannolikhet på brister i inrapporteringen.²⁹ Som framgår av *tabell 1.1* varierar rapporteringsfrekvensen kraftigt under undersökningsperioden. Variationen torde knappast återspegla verkliga förhållanden. Istället kan det antas att inrapporteringen prioriterats olika över tid enligt uppgift från Martin Lundin, kommissarie vid utvecklingsavdelningen, NOA.³⁰ Minst antal händelser rapporterades under 2015, vilket enligt Lundin sannolikt har att göra med

²⁸ Rapport – särskilt hjälpmedel vid våldsanvändning (RPS 104.5). I bilaga 3 ges ett exempel på ifyllt formulär.

²⁹ Polisens användning av skjutvapen och andra särskilda hjälpmedel för våldsanvändning: statistisk för åren 1995–2014, utvecklingsavdelningen, NOA, s. 29. Se även tillsynsrapport 2014:11, s. 23.

³⁰ Telefonsamtal, 2016-09-16.

ändrade rutiner och förändringarna i samband med myndighetssammanslagningen då läns-polismyndigheterna försvann och en indelning i regioner gjordes.

Tabell 1.3

2015	Antal	Andel			
Region Stockholm	13	4%	Region Nord	4	1%
Region Öst	6	2%	Region Mitt	1	0%
Region Syd	5	2%	Region Väst	0	0%
Region Bergslagen	3	1%	Samtliga	5	100%

För år 2015 saknas det som framgår av *tabell 1.3* helt rapporter från Region Väst. Som jämförelse toppade Västra Götaland listan över rapporterade händelser åren 2012–2014. Förändringen beror enligt uppgift på att den person som var drivande i frågor rörande polisens förföljanden numera arbetar med andra arbetsuppgifter.³¹

Avslutningsvis kan noteras att Säkerhetspolisen inte rapporterat något enda fall av användning av särskilt hjälpmedel i samband med stoppande av fordon. Detsamma gäller den nationella insatsstyrkan.

1.6.2.1 Material- och metodproblem

Hur många förföljanden genomför svensk polis varje år? Frågan är relevant för att det ska vara möjligt att värdera arbetets allmängiltighet och tillförlitlighet. Tyvärr låter den sig dock svårigen besvaras. Polismyndigheten saknar egen statistik.³²

Som påpekats i föregående avsnitt står det klart att ett stort antal ingripanden som omfattas av rapporteringsskyldigheten³³ inte dokumenterats. Det analyserade materialet kan inte göra anspråk på att beskriva samtliga genomförda förföljanden i landet under tidsperioden. Detta står klart redan av den anledning att *u2* (se vidare avsnitt 1.6.2), som utgörs av 108 förföljanden där personskada inträffat, innehåller 65 fall som inte inrapporterats till RPS eller Polismyndigheten och därför inte finns i rapportmaterialet ($n=312$). Det sammanlagda antalet kända förföljanden under tidsperioden 2012–2015 ($312+65$) kan fastställas till 377, *tabell 1.4*. Om år 2012 räknas bort – i syfte att det ska vara möjligt att jämföra med Lundälvs studie som omfattar åren 2013–2015 – för *u1* respektive *u2* sjunker antalet till 311. Enligt Lundälvs studie genomfördes sammanlagt 606 förföljanden under tidsperioden, *tabell 1.6*.³⁴ Lundälv redovisar med andra ord nära dubbelt så många förföljanden än vad som framkommer av det inrapporterade materialet som tjänar som underlag för den studie som jag genomfört.

³¹ Ibid.

³² Enligt myndigheten bör förföljanden markeras med en särskild relationskod i STORM som är det operativa ledningssystem som Polismyndigheten använder sig av, *Information avseende rapportering av förföljanden enligt FAP 104-1*, promemoria, RPS. Under arbetet har förfrågan om statistik ställts till systemägaren. Sådan har tyvärr inte visat sig möjlig att ta fram. I 20 § st. 5 i de nya föreskrifterna, PMFS 2016:10, som trädde ikraft 2016-12-01 infördes ett krav på VB att i HR som rör förföljanden ange en särskild relationskod.

³³ 14 § RPSFS 2011:14, numera 20 § i PMFS 2016:10.

³⁴ Lundälv 2016:2, s. 38.

Tabell 1.4
Larsson

År	Rapporter	Media m.m.	Totalt
2012-2015	312	65	377
2013-2015	253	58	311

Tabell 1.5
Kammarkollegiet

Orsak	Antal
Prejning	964
Kollision prejning	4
Efterföljande	491
<i>Totalt</i>	<i>1 559</i>

Tabell 1.6
Samtliga studier

Undersökning	Tidsperiod	Antal
Larsson	2012–2015 (2013–2015)	377 (311)
Lundälv	2013–2015	606
Kammarkollegiet	2012–2015	1 559
Koskimaa	2007	1 315

En jämförelse med uppgifter från Kammarkollegiet påvisar en ännu större diskrepans.³⁵ Kammarkollegiet är den myndighet som försäkrar den statliga verksamheten i Sverige. Av den anledningen blir de skador som ofta inträffar i samband med förföljanden inte sällan föremål för prövning hos myndigheten. Enligt Kammarkollegiets kunde 964 skadeärenden åren 2012–2015 hänföras till prejning. Antalet ärenden med orsakskoderna *prejning*, *kollision prejning* och *efterföljande* uppgår under perioden till totalt 1 559 ärenden. Ett visst antal av dessa kan dock misstänkas vara dubbelförda vilket talar för ett mindre antal. Exakt hur många är dock svårt att säga. Enligt uppgift från Kammarkollegiet kan dock lågt räknat åtminstone 700 skadehändelser relateras till enbart prejningar.³⁶ Därutöver kan skador som uppstått i samband med förföljande kodats i en annan av de många kategorier som myndigheten använder. Vidare är det långt ifrån alla förföljanden som slutar i personskador eller materiella dito. Sådana ärenden kommer av naturliga skäl inte till Kammarkollegiets kännedom. Saken kompliceras ytterligare av att begreppet *efterföljande*³⁷ inte är den samma som *förföljande* men i polisärt språkbruk ofta används synonymt. Man kan därför anta att siffran 491 i själva verket rymmer ett stort antal förföljanden, men helt säker går det självklart inte att vara. Komplexiteten minskar inte av det faktum att skadade polisfordon ibland repareras inom den egna verksamheten vid de större polismyndigheterna varför Kammarkollegiet aldrig kopplas in. Parametrarna är som framgår inte bara många utan också i högsta grad osäkra. Enligt internationell forskning (se avsnitt 2.3.1) resulterar omkring 40 procent av alla förföljanden i en olycka. Om denna slutsats är giltig även för svenska förhållanden skulle det verkliga antalet förföljanden uppgå till åtminstone 740 förföljande om året beräknat på Kammarkollegiets statistik jämkad till 1 191 fall för tidsperioden. Antalet 740 framstår i sin tur som låg eftersom beräkningen endast utgår från de förföljanden som blivit föremål för Kammarkollegiets prövning.

Slutligen, det verkliga antalet förföljanden som genomförts åren 2012–2015 är alldeles säkert många gånger högre än de 377 fall som jag identifierat. En uppskattning av att antalet uppgår till minst det fyrdubbla – det vill säga att svensk polis under tidsperioden genomförde i omkring 1 600 förföljanden, eller 400 per år – låter sig göras utan att göra våld på undersökningsmaterialet. I jämförelse

³⁵ Kammarkollegiet, Skadestatistik för Polismyndigheten 2012–2015.

³⁶ Uppgift lämnad över telefon av Fabian Österman, controller, Kammarkollegiet, 2016-09-09.

³⁷ Efterföljande utmönstrades som begrepp den 1 december 2016 i och med ikraftträdandet av PMFS 2016:10, se 6 § samt *Underlag för förändring av FAP 104-1*, promemoria, NOA, s. 3.

med Koskimaas finska studie³⁸ som omfattar 1 315 förföljanden under år 2007, framstår siffran 400 ändå som kraftigt i nederkant. Även med beaktande av den försiktighet som självklart måste vidtas vid jämförelse av svenska och finska förhållanden är det verkliga antalet förföljanden som upptogs åren 2012–2015 helt klart betydligt större än vad som omfattas av min studie.

1.6.3 Personskador (u2)

Det saknas officiell statistik över hur många personer som årligen skadas och dödas i Sverige i samband med polisiära förföljanden. Vid en första anblick ligger det nära till hands att anta att åtminstone de skador som poliser drabbas av vid förföljanden kartläggs ur ett arbetsmiljöperspektiv. Så är tyvärr dock inte fallet. Faktum är att inte ens antalet förolyckade poliser i samband med förföljanden är känt av Polismyndigheten.

I avsaknad av öppet redovisade uppgifter har jag under arbetet letat uppgifter hos de myndigheter som kunnat erbjuda dokumentation i någon form. Uppgifter om skadade framgår i flera fall av rapportformuläret om våldsanvändning vid stoppande av fordon som omnämnts i avsnitt 1.6.1.1. I ett betydande antal fall har kompletteringar gjorts genom inhämtning av trafikmålsanteckningar, händelserapporter och andra handlingar. Utöver detta material har jag tagit del av tillbudsanmälningar inkomna till Arbetsmiljöverket samt polisens skadeanmälningar, så kallade LISA-rapporter. Det viktigaste materialet utgörs dock av medias rapportering i form av nyhetstelegram, påannonsering och artiklar från SR och SVT samt material i form av TT-telegram och tidningsartiklar i nyhetsdatabasen Retriever. De artiklar, telegram m.m. där det inte framkom att personskada uppkom i samband med förföljandet gallrades bort.

Kompletteringar av handlingar från rättsväsendet har gjorts genom sökningar i rättsdatabaserna Sirénarkivet och Acta publica. För en detaljerad redogörelse över hur materialet samlats in och vilka sökord som använts vid databassökningarna se översikten i *tabell 1.7*, bilaga 1.

Vidare skall klargöras att endast personskador som uppstått i direkt samband med polisens åtgärd i syfte att stoppa ett fordon ingår i undersökningen. Sådana skador som uppstått med anledning av att misstänkta gripits (i fordonet) har medtagits när jag bedömt att den skadevällande åtgärden vidtagits i syfte att förhindra fortsatt färd. Exempelvis är en vanlig förekommande polistaktisk teknik att slå sönder ett av fordonens fönsterrutor, vanligtvis en sidoruta.

Vid sådan våldsanvändning uppkommer ofta skador av mer eller mindre allvarlig natur på såväl polis³⁹ som förare och närstående tredje man. Dessa ärenden har endast medtagits i undersökningen om de haft direkt samband med fordonsstoppet. Som exempel kan nämnas att misstänkta inte sällan flyr till fots efter att förföljandet på något sätt upphört, det vill säga att den flyende föraren stannat, kört av vägen, kolliderat eller i händelse av att polisen prejat det flyende fordonet alternativt med hjälp av spikmatta fått stopp på färden. Det är i sådana sammanhang vanligt

³⁸ Koskima, s. 42.

³⁹ Se exempelvis LISA-rapport #32415: ”Jag slår sönder bilrutan på förarsidan och drar tillsammans med min kollega ut misstänkt genom rutan. I samband med att vi drar ut misstänkt genom rutan skär jag upp ovansidan på vänster hand. Såret går ner till benet men träffar inga senor. Jag sys senare i Borås med ca 10 stygn och gipsas även.”, PM i Jönköping, 2013-07-02.

förekommande att de misstänkta jagas av hundpatrull och skadas av hundbett vid gripandet. Dessa fall har uppenbart väldigt svagt orsakssamband med förföljandet i syfte att stoppa fordon varför de utelämnats. Det ska dock tilläggas att ett mindre antal fall i detta avseende har varit svårbedömda.

1.6.3.1 Indelning i personkategorier

Jag har valt att dela in de personer som skadas i samband med förföljanden i fyra olika kategorier. Dessa kan identifieras som (1) *flyende förare*, (2) *närstående tredje man*, (3) *utomstående tredje man* samt (4) *polis*.⁴⁰ De första och sistnämnda kategorierna behöver knappast någon närmare förklaring. Vad gäller den andra kategorin, *närstående tredje man*, utgörs denna uteslutande av passagerare i (eller på) det flyende fordonet. Det kan vara fråga om en kamrat eller partner till den flyende föraren eller i andra fall en medgärningsman till ett föregående tillgreppsbrott⁴¹. Den tredje kategorin utgörs av allmänheten i form av medtrafikanter, förare och passagerare i andra fordon, cyklister, fotgängare med flera. Denna grupp kan i visst avseende betraktas som den mest skyddsvärda gruppen med anledning av att de har sämst kännedom om den pågående jakten och endast i marginell utsträckning kan bidra till att minimera riskerna samtidigt som de inte på något sätt bidragit till förföljandets uppkomst.⁴²

1.6.3.2 Material- och metodproblem

Uppgifter som rapporterats i media om trafikolyckor och polisingripanden är sällan baserade på förstahandsuppgifter. De har istället ofta polisens presstalesperson eller VB som upphovsman. I vissa fall kan uppgifter om skador meddelas journalister i en sjukhusbulletin. Författandet av sådana prioritas av naturliga skäl sällan av ansvarig läkare varför uppgifterna och deras omfattning kan variera i kvalitet. Vilka uppgifter en enskild tjänsteman å ena sidan har tillgång till och å andra sidan väljer att offentliggöra till reportrar som ringer och frågar varierar självklart också från person till person och i varje enskilt ärende beroende på omständigheterna. Vidare är många redaktioner i dagens konkurrensutsatta medieklimat hårt slimmade. De reportrar som har ansvar för de rutinmässiga kollarne med polisen hinner inte alltid ringa alla samtal inom bevakningsområdet under arbetspasset varför förföljanden som annars skulle ha letat sig in på nyhetsplats riskerar att inte rapporteras.⁴³

Att sammanställa skadestatistik på grundval av uppgifter som rapporterats i media framstår mot bakgrund av det ovan anförda av många skäl som ej optimalt. Givet den bristande officiella statistiken är det å andra sidan svårt att peka ut en alternativ och bättre metod.

⁴⁰ Begreppen närstående resp. utomstående tredje man har tillkommit på handledare Annika Norées utmärkta förslag.

⁴¹ Vid ett förföljande som slutade med en seriekrock i trakterna av Jönköping skadades sammanlagt nio personer: tonåringarna i den stulna bilen (föraren och hans tre kamrater) samt fem poliser, *fall 64*, s. 54.

⁴² Ett talande exempel kan hämtas från ett förföljande i centrala Malmö. Flyende föraren kolliderade med en stillastående bil som slungades upp på trottoaren och träffade två kvinnor med en barnvagn. Kvinnorna och spädbarnet i vagnen skadades allvarligt, för källor se *fall 39*, s. 72.

⁴³ Stycket baseras på min egen erfarenhet som journalist verksam vid dagstidningar, TV och radio sedan 1997.

1.6.4 Åtal och domar mot poliser (u3)

1.6.4.1 Material

Det saknas officiella sammanställningar över i hur många fall av förföljanden som poliser misstänkts eller åtalats för brott, exempelvis vållande till kroppsskada, vårdslöshet i trafik eller tjänstefel. Likaså saknas uppgifter över i hur stor utsträckning beslut om att väcka åtal leder till fällande dom. Under arbetet med u1 och u2 har de åtal och domar som påträffats analyserats och systematiserats. En del av dem tillfördes undersökningsmaterialet efter tips från Särskilda åklagarkammaren. Ett fåtal upptäcktes genom litteratur⁴⁴ och sökningar i rättsdatabaserna Acta publica och Sirén. Vidare har ett antal rättsfall hittats efter förfrågningar hos domstolarna och Åklagarmyndigheten med ledning av rapportmaterialet och brottsanmälningar m.m. från polisen men även material från media.

1.6.4.2 Material- och metodproblem

Sammanlagt 20 beslut om att väcka åtal har identifierats rörande insatser där tillåtligheten av förföljandet ifrågasatts av åklagaren. Två av dessa utgörs av publicerade rättsfall från hovrätterna och ett från HD.⁴⁵ Det hade varit möjligt att leta fram fler beslut tillbaka i tiden men skulle ha varit förenat med alltför betydande arbetsinsatser. Det är vidare svårt att uttala sig om hur många beslut och domar mellan den 28 juni 1990 och den sista december 2015 som jag kan ha missat. Förmodligen finns det fler.

1.6.5 Om validitet och reliabilitet (u1–u3)

En utförlig redogörelse för undersökningarnas giltighet och tillförlitlighet återfinns i bilaga 2.

Det finns skäl att ifrågasätta den allmängiltiga validiteten av u1, bland annat mot bakgrund av den bristfälliga inrapporteringen av förföljanden till RPS och Polismyndigheten. Med anledning av ett litet bortfall kan reliabiliteten i ett avseende anses som mycket god. Men eftersom det är fråga om bedömningar i varje enskilt fall påverkas tillförlitligheten därefter.

Validiteten för u2 får betraktas som god med anledning av de många kompletteringar av handlingar från rättsvårdande myndigheter som gjorts under arbetet. Som framgår av *diagram 1*, bilaga 1, föreligger dock stor variation i frekvens av icke-dödliga personskador mellan undersökningens tidiga och sena år. Reliabiliteten är därför förhållandevis osäker vad gäller de icke-dödliga personskador i jämförelse med de dödliga personskadorna som kan tillmätas ett större mått av tillförlitlighet.

Såväl validitet som reliabilitet som för u3 får anses som god, bland annat med anledning av materialets begränsade omfång.

⁴⁴ Norée, Polisens rätt till våld, 2008 och Polismål: När poliser är de misstänkta, 2011.

⁴⁵ RH 2007:40 och 2011:31 resp. NJA 2013 s. 336.

2 Bakgrund

2.1 Polisens uppdrag och våldsmonopolet

En central del i en fungerande demokrati utgörs av ett starkt och välfungerande rättsväsende. Det är också en förutsättning för en framgångsrik brottsbekämpning. Till polisens uppgifter hör enligt 2 § PL bland annat att övervaka den allmänna ordningen och säkerheten, hindra störningar därav samt ingripa när sådana har inträffat. Bestämmelsen innefattar en principiell skyldighet för polisen att ingripa mot brott. Människor ska enligt polisens verksamhetsidé känna sig trygga där de bor och vistas.⁴⁶

För att fullgöra sitt uppdrag har polisen utrustats med den unika maktbefogenheten att använda våld mot person och egendom, 10 § PL. I gengäld får det anses som rimligt att samhället kan förvänta sig att poliser såväl i som utom tjänst agerar på ett sätt som inger medborgarnas förtroende. Den lagstiftning som omgärdar polisens verksamhet innehåller därför återkommande krav på integritet och oförvitlighet rörande polisens agerande. En redogörelse för den rättsliga regleringen av våldsanvändning i samband med förföljanden följer i kapitel →3 med underavsnitt.

2.2 JO:s uppgift och befogenhet

Justitieombudsmannen (JO) är en myndighet under riksdagen och utgör de folkvaldas rättsvårdande organ med kontrollmakt över den offentliga förvaltningen och hur den styrs av regeringen.⁴⁷ Ämbetet är en av Sveriges äldsta och är tydligt förankrat i grundlag.⁴⁸ Bland flera uppgifter ska JO särskilt tillse att myndigheter och domstolar följer regeringsformens bestämmelser vilket innefattar att den offentliga verksamheten inte gör intrång i medborgarnas grundläggande fri- och rättigheter.⁴⁹ Till JO:s befogenheter hör att i beslut uttala sig om en åtgärd av en myndighet eller befattningshavare är rättsstridig eller på annat sätt felaktig eller olämplig. Syftet är att uttalandena ska vara vägledande och bidra till en enhetlig och ändamålsenlig rättstillämpning.⁵⁰

Av JO-utredningens betänkande år 1983 framgår att det är betydelsefullt att JO genom sina iakttagelser håller riksdagen underrättad om eventuella brister i lagstiftningen.⁵¹ I de fall JO anser att det föreligger brister i lagstiftningen ska han eller hon verka för att de avhjälpas. En ombudsman äger av den anledningen rätten att väcka fråga om en författningsändring eller någon annan åtgärd från statens sida till riksdagen eller regeringen.⁵² JO kan även som särskild åklagare väcka åtal mot en befattningshavare som genom att åsidosätta vad som åligger honom i tjänsten eller uppdraget

⁴⁶ <https://polisen.se/Om-polisen/Uppdrag-och-mal/>

⁴⁷ Axberger, s. 14.

⁴⁸ RF 13:6.

⁴⁹ 3 § st. 1 JO-inst.

⁵⁰ 6 § st. 1 JO-inst.

⁵¹ SOU 1985:26, s. 140.

⁵² 4 § JO-inst. jfr. med 9 kap. 17 § tilläggsbestämmelse 9.17.5. RO.

har begått annan brottslig gärning än tryckfrihetsbrott eller yttrandefrihetsbrott. En annan befogenhet som JO har är möjligheten att inleda disciplinära förfaranden och föra talan om att en befattningshavare skiljs från sin anställning.⁵³ Åtgärder av något av de här slagen har emellertid varit sällsynta under senare år.⁵⁴

”Huruvida besluten ska betraktas som en ’rättskälla’ eller inte är en akademisk fråga”, enligt Axberger.⁵⁵ Besluten är dock inte rättsligt bindande vilket innebär att de som besluten berör formellt sett inte behöver rätta sig efter JO:s kritik. Polismyndigheten uppger sig dock sträva efter att följa JO:s uttalanden i största möjliga utsträckning.⁵⁶ Den rådande uppfattningen inom doktrinen tycks vara att JO:s uttalanden i stor utsträckning efterlevs av polis och andra delar av tjänstemannakåren.⁵⁷

Det händer i vissa fall att JO:s beslut i ett ärende förutom att skickas till den enskilde och den myndighet och de tjänstemän det berör även tillsänds justitiedepartementet för kännedom.⁵⁸ De principiellt mest intressanta besluten publiceras i ämbetsberättelsen som ingår i riksdagstrycket och överlämnas till riksdagen varje år.⁵⁹ Besluten i ämbetsberättelsen bör i högre grad än JO:s beslut i övrigt betraktas som uttryck för JO:s praxis enligt Axberger. Avgörandena görs i vissa fall även tillgängliga på JO:s hemsida. Publiceringen av JO:s kritikbeslut är en grundläggande förutsättning för att nå genomslag.⁶⁰ Offentliggörandet har av den anledningen karaktär av rättslig sanktion av mjuk beskaffenhet med anledning av att den som trätt gällande rätt för nära riskerar att få sitt namn offentliggjort i beslutet, så kallad *naming and shaming*.⁶¹ JO anonymiserar därför i allmänhet inte granskade befattningshavares namnuppgifter i sina beslut. Slutligen ska sägas att besluten ofta utgör föremål för medias rapportering och inte sällan når stor uppmärksamhet.⁶²

I flera beslut har JO uttalat kritik med krav på större återhållsamhet när polisen förföljer fordon.⁶³ Mot bakgrund av att JO:s uttalanden saknar formell normativ legitimitet och i stället är att betrakta

⁵³ 6 § JO-inst., se även SOU 1985:26, s. 183.

⁵⁴ Axberger, s. 45.

⁵⁵ Axberger, s. 52. Se vidare avsnitt →4.4.2 i vilket det framgår att tingsrätt i två fall, men även hovrätten grundat sina domskäl på JO:s uttalanden.

⁵⁶ Östensson, skrivelse 2016-09-12, Polismyndigheten.

⁵⁷ Andersson, s. 26, Bring & Diesen, s. 56–57 och Ekroth, s. 293. Se även SOU 1985:26 s. 140 och 183.

⁵⁸ Så skedde för samtliga tio ärenden i JO 1990/91 s. 70. För ett i tid mer närliggande exempel, se JO 1136-2015 som dock inte gällde ett förföljande.

⁵⁹ 11 § JO-inst.

⁶⁰ Axberger, s. 52 och s. 84.

⁶¹ Sluijs, s. 299 och 313.

⁶² Tidigare chefs-JO Elisabet Fura uttalade i ett studioinslag på Dagens juridiks webbplats att medias vidarepublicering är av avgörande betydelse för kraften av JO:s tillsynsfunktion. Uppmärksamhet i media är dessutom något JO aktivt söker, 2016-10-27.

⁶³ Förutom JO 1990/91 s. 70 och 2013/14, s. 163 även exempelvis JO 2396-1999, 2495-1999 och 1614-2010. Se även tidningsartiklar där JO uttalat sig: ExP, JO: *Polisen använder inte förståndet*, 1998-04-30, JO *utredar polisjakterna – ”Det är väldigt viktigt att man får fram nya regler”*, 1999-06-13 och SvD, JO *kritisk till polisens biljakt – Fem döda på fem år – få poliser åtalas*, 2002-06-12 m.fl.

som så kallad *soft law*⁶⁴ ställdes under arbetet två frågor till rikspolischefen som besvarades så här:

Ska svensk polis följa de riktlinjer som JO uttalar i sina beslut? Varför/varför inte?

JO:s beslut är inte rättsligt bindande, vilket betyder att den kritiserade myndigheten formellt sett inte behöver rätta sig efter JO:s kritik. Polismyndigheten strävar dock efter att i största möjliga utsträckning följa JO:s beslut och uttalanden. Det förekommer emellertid att det inte är möjligt utifrån befintlig organisation och resurser m. m. att åtminstone på kort sikt efterkomma det som påtalats av JO i ett visst ärende. För närvarande ser vi över hur vi bättre kan dra lärdomar och sprida kunskap om JO:s beslut och uttalanden.”

Om svaret är ja på frågan ovanstående: I de fall JO:s uttalande inte följs av personal i yttre tjänst, vad finns det för möjligheter för myndigheten att åstadkomma en beteendeförändring? Hur kan en sådan förändring ske?

Personal i yttre tjänst ska, liksom alla polisanställda, följa de lagar, regler, beslut och riktlinjer som reglerar polisverksamheten. I de fall förändringar görs av dessa ska berörda medarbetare få den utbildning och kompetensutveckling som bedöms nödvändig. I det fall en medarbetare inte följer gällande regelverk kan detta agerande bli föremål för åtgärder vid enheten för särskilda utredningar samt prövning i personalansvarsnämnden.⁶⁵

Liknande frågeställningar tillsändes inrikesminister Anders Ygeman som har polisväsendet som ett av sina ansvarsområden. Svaret återges nedan i sin helhet.

Svensk polis ska beakta uttalanden från JO. JO har till uppgift att på riksdagens vägnar utöva tillsyn över tillämpningen i offentlig verksamhet av lagar och andra författningar. Polismyndigheten är en sådan offentlig verksamhet som omfattas av tillsynen. JO:s uttalanden är inte rättsligt bindande. En myndighet behöver formellt sett inte alltid rätta sig efter JO:s uttalanden men i praktiken sker det dock nästan alltid. Ytterst är det de lagar och förordningar som reglerar polisverksamheten, som styr dess ageranden.⁶⁶

2.3 Tidigare forskning om förföljanden

2.3.1 Inledning

I det följande redogörs i korthet för några av de tidigare studier om förföljanden som publicerats. En betydande del av den internationella forskningen utgörs av amerikanska undersökningar. Kriminologiskt, trafikmedicinskt och arbetsmiljömässiga perspektiv finns representerade. Endast ett fåtal studier och med begränsat omfång har genomförts i Norden.

2.3.2 Utomnordiska studier

En brittisk forskningsöversikt över internationella undersökningar visar att uppskattningsvis 75 procent av alla förföljanden resulterar i att polisen griper den misstänkte. Vidare inträffar i 40 procent av fallen en olycka (*accident*) och i 20 procent uppstår icke-dödlig personskada. En procent av förföljandena resulterade i dödlig personskada.⁶⁷

Sedan tidigt 80-tal har ett stort antal studier genomförts i USA på såväl nationell som delstatsnivå. Enligt Alpert, en av de ledande experterna i världen på området, har medvetandet och åtgärder för att minska riskerna i samband med förföljanden förändrats under de senaste decennierna. Från att under 80-talet handlat om polisernas säkerhet till att senare under 90-talet dominerats av säkerheten

⁶⁴ Se Sluijs för en utförlig diskussion om soft laws rättsliga ställning.

⁶⁵ Skrivelse, Polismyndigheten.

⁶⁶ Persson, e-post skickad till författaren, justitiedepartementet, 2016-10-20.

⁶⁷ Best & Eves, s. 305. Författarna citerar i sin tur Alpert & Fridell och Alpert m.fl 1996.

för allmänheten har nu trenden ändrats till att sedan en lång tid handla om att begränsa tillåtligheten av förföljanden till våldsbrott – vilket är något som allt fler polismyndigheter gör.⁶⁸

I den amerikanska forskningen betonas inte sällan de ekonomiska kostnaderna för förföljanden. Enligt två av de främsta amerikanska forskarna, Alpert och Lum, står det klart att empiriska studier påverkar domstolarna och bidrar till att bland annat behovs och proportionalitetsaspekter belyses.

While issues raised in pursuit litigation have played an important role shaping how courts balance the cost and benefits of pursuits, empirical research on pursuits can, and has, also contributed. Knowing how often and under what conditions pursuits result in property damages, injuries, and death can help us better calculate costs. Similarly, understanding how often and under what conditions pursuits are initiated, and when they result in an apprehension, provides us with a better understanding of the public safety needs.⁶⁹

En studie baserad på nationella trafikskadedata i USA mellan åren 1982 och 2004 visar att i genomsnitt 323 personer årligen miste livet i samband med polisiära förföljanden. Majoriteten (ca 70 procent) av de dödsfall som drabbade personer i, eller på, det förföljda fordonet inbegrep föraren. Förarna stod vidare för strax över hälften av det totala antalet dödsfallen under tidsperioden. I omkring 27 procent av fallen drabbades utomstående tredje man. Lite drygt en procent av dödsfallen utgjordes av poliser.⁷⁰ Sannolikheten för att skador ska uppstå är beroende av kontexten enligt Alpert. Bland faktorer som talar för dramatiskt ökad risk kan nämnas förföljanden som innefattar mer än en polispatrull, genomförs i tätbebyggt område i motsats till glesare bebyggda områden och i hastigheter över 105 kilometer i timmen.⁷¹

I de fall där fler polisfordon ansluter till ett förföljande finns förhöjd risk för skador på grund av den stress som den flyende föraren utsätts för.⁷² Begreppsmässigt skulle fenomenet kunna döpas till *caravaning* som är en målande beskrivning av vad det handlar om. En tydlig illustration är det i teve direktsända förföljandet som föregick gripandet av OJ Simpson i juni 1994 då Los Angeles-polisen körde i karavan i femdubbla led längs motorvägarna efter den mordmisstänkte kändisen.

Enligt Alpert och Lums sammanställning av 31 studier slutade omkring 30 procent av förföljandena i en olycka (*crash*). Frekvensen av förföljanden som slutade med lyckosamt gripande fastställdes till 72 procent beräknat på genomsnittet i 28 studier.

I de fall myndigheter infört mer restriktiva regelverk för när förföljande får upptas saknas det enligt Alpert och Lum belägg för att påstå att fler förare väljer att fly från polisen. Det går inte heller att påstå att frekvensen av brottslighet ökar. Vad gäller påverkan på brottsuppläringsnivån har inte heller den påverkats i negativ riktning. Samtidigt slås fast att även om en del misstänkta förare stannar efter det att ett förföljande inletts fortsätter de allra flesta sin flykt till dess att polisen avbryter jakten eller en olycka inträffar.⁷³

⁶⁸ Videoupptagning av föreläsning med Alpert, 2014-02-05.

⁶⁹ Alpert & Lum, s. 29.

⁷⁰ Hutson m.fl. s. 279.

⁷¹ Best & Eves, s. 305. Författarna citerar i sin tur Alpert.

⁷² Alpert, m. fl. 1996, s. 58 och 115–119.

⁷³ Alpert & Lum, s. 41 och 53.

En australiensisk undersökning av förföljanden från år 2003 visade att den vanligaste anledningen till förföljanden var trafikbrott (*traffic offenses*).⁷⁴ Mellan åren 2001–2008 genomförde den internationella polisorganisationen IACP den mest omfattande undersökningen som hittills vidtagits. Resultatet visar att förföljanden i 42 procent av fallen initierades på grund av en trafiköverträdelse.⁷⁵

En intressant studie från 1997 av de flyende förarnas beteende visade att misstänkta som inte känner till att de förföljs av polisen ofta kör på ett sätt som kan beskrivas som någorlunda säkert. I analogi tenderade misstänkta förare – som visste att ett förföljande upptagits efter dem och som körde vårdslöst – att sakta ner efter att polisen avbrutit förföljande. Det finns alltså starka belägg för att förföljande som åtgärd, oaktat övriga omständigheter, skapar förhöjd olycksrisk.⁷⁶

Avslutningsvis ska nämnas att IACP redan år 1990 antog ett modellregelverk för förföljande som i en svensk jämförelse inte kan sägas framstå som annat än strikt. Enligt IACP ska förföljande vara förbjudet i de fall de brottsmisstankar som grundar behovet av att stoppa fordonet i fråga inte når upp till laga grund för frihetsberövande av den misstänkte. Av den anledningen omfattas i många fall inte överträdelser mot trafikförfattningar enligt Alpert med flera.⁷⁷ Det kan noteras att resonemanget i högsta grad (i teorin) är giltigt för svenska förhållandena.

2.3.3 Nordiska studier

På uppdrag av landets justitiedepartement genomfördes år 2000 en djupstudie i Norge av 44 förföljanden som resulterat i dödliga och icke-dödliga personskador för tidsperioderna 1993–1999 respektive 1996–1999. Tolv dödsfall rapporterades varav nio drabbade flyende förare och övriga tre närstående tredjeman. Störst andel förföljanden, 45 procent (n=19), inträffade mellan midnatt och 06.00 på morgonen jämfört med dygnets övriga tre sextimmarperioder.⁷⁸

Enligt en finsk studie baserad på material från polisens brottanmälningssystem under 2007 genomfördes 1 315 biljakter under året. De flesta i Helsingforsregionen (n=314). En polis och två flyende bilförare omkom. Omkring 63 flyende förare och närstående tredje män skadades. Fem poliser och åtta utomstående tredje män skadades. De flyende förarna misstänktes huvudsakligen för trafikbrott som olovlig körning (inklusive grovt brott) och rattfylleri (inklusive grovt brott) samt underlåtenhet att stanna på polisens tecken.⁷⁹ Det kan nämnas att dansk polis uppger att de inte genomfört någon studie av förföljanden.⁸⁰

Det saknas svenska studier grundade på förstahandskällor. Som nämnts i avsnitt →1.1 är de två svenska studier som genomförts med Lundälv som upphovsman baserade på medias rapportering.

⁷⁴ Hoffman, 2003.

⁷⁵ Lum & Fachner, 2008. Studien omfattar 7 737 rapporter om förföljanden från 56 amerikanska polismyndigheter i 30 delstater.

⁷⁶ Alpert 1997, s. 5.

⁷⁷ Alpert m.fl. 1996, s. 6.

⁷⁸ Dagfinn & Thomassen, s. 4, 23 och 40.

⁷⁹ Koskimaa, s. 3, 42 och 58.

⁸⁰ Skov Jensen, e-post skickad till författaren, 2016-11-18.

Enligt den första studien som publicerades under våren 2016 och som sträcker sig över tidsperioden 1997–2011 omkommer årligen en person till följd av förföljanden.⁸¹ Enligt den forskningsrapport som följde några månader senare fastställdes antalet förföljanden under åren 2013–2015 till 606. Sammanlagt skadades 42 personer och tre omkom.⁸²

Även om den inte kan sägas vara en vetenskaplig studie är det på sin plats att här nämna att RPS under 2014 inspekterade fyra av länspolismyndigheter i efterdyningarna av den i media uppmärksammade olyckan vid Hjulstabron.⁸³ Inspektionsgruppen konstaterade bland annat att begreppen förföljande och efterföljande sammanblandas av poliser.⁸⁴ Något som JO påpekade redan 1990.⁸⁵ En ändring där efterföljande – i enlighet med JO:s rekommendation – utmönstras ur föreskrifter infördes först den 1 december 2016 tillsammans med bland annat förenklade regler för användning av spikmatta och en definition av flyende fordon.⁸⁶

⁸¹ Lundälv 2016:1, s. 166.

⁸² Lundälv 2016:2, s. 8–9.

⁸³ Tillsynsrapport 2014:11, s. 31.

⁸⁴ A.a s. 1.

⁸⁵ JO 1990/91 s. 77.

⁸⁶ 6 resp. 13 §§, PMFS 2016:10 och promemoria NOA, 2016-10-10.

3 Rättslig reglering

3.1 Polisers rätt till våld

De rättsregler som styr polisens rätt att använda våld i syfte att stoppa fordon återfinns främst i nationell rätt. Inledningsvis bör dock något nämnas om de internationella traktater, grundlagsbestämmelser och principer som är av betydelse.

3.1.1 Internationella traktater

För skyddet av de mänskliga rättigheterna aktualiseras artikel 2 och 3 EKMR som rör rätten till livet respektive förbudet mot tortyr. Mest central i sammanhanget är artikel 2. Enligt Harris m.fl. kan en stat hållas ansvarig under stadgandet med anledning av en handling där dess polis eller andra statliga tjänstemän (*agents*) dödar en viss person, utan även när de som är ansvariga för ett livsfarligt ingripande inte agerar på ett sådant sätt att risken för en dödlig utgång hålls till ett minimum.⁸⁷ Se vidare avsnitt →3.3.1.

Artikel 2 och 3 EKMR har sina motsvarigheter i FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna, artikel 3 och 6. FN:s generalförsamling har även antagit en uppförandekod för hur tjänstemän inom brottsbekämpande myndigheter ska uppträda. Där anges att poliser i tjänsten ska respektera och skydda varje medborgares mänskliga rättigheter. Våld får endast användas när det är absolut nödvändigt för tjänsteutövningen.⁸⁸

Även artikel 1 i första tilläggsprotokollet till EKMR som rör skyddet för egendom aktualiseras i de fall polisens våldsutövning innefattar exempelvis prejning eller åtgärden att slå sönder ett fordons rutor i syfte att gripa föraren.⁸⁹

3.1.2 Legalitetsprincipen och grundlagsbestämmelser

Redan i RF:s första paragraf fastslås den offentligrättsliga legalitetsprincipen, nämligen att maktutövning ska ske under lagarna, RF 1:3 st. 3. Stadgandet kan sägas utgöra en grundläggande ideologisk deklaration som ger uttryck för att Sverige är en rättsstat.⁹⁰ Inom straffrätten har legalitetsprincipen delvis en annan innebörd som kan sammanfattas i de latinska sentenserna *nulla poena sine lege* (inget straff utan lag) och *nullum crimen sine lege* (inget brott utan lag), RF 2:10 st. 1 och 8:3 samt BrB 1:1 och artikel 7.1 EKMR. I RF 1:2 st. 1 föreskrivs att den offentliga makten, dit även polisväsendet hör, ska utövas med respekt för människors lika värde och för den enskilda människans frihet och värde. Vidare innebär våldsanvändning vid stoppande av fordon en

⁸⁷ Harris m.fl., s. 222.

⁸⁸ Resolution nr 34/169, artikel 2 och 3.

⁸⁹ Undersökningsmaterialet innehåller rikliga exempel på våldsanvändning av båda typerna. Inte sällan prejas exempelvis stulna fordon med stora materiella skador till följd. Jfr. JO 1990/91 s. 73. Se också ingripandet i *fall* 249, s. 59, där polisbilsföraren ansågs ansvarig för skador som kostade staten sammanlagt 89 636 kr. Se även *fall* 52, s. 62.

⁹⁰ Bull & Sterzel, s. 49

begränsning av den enskildes rörelsefrihet vilken tryggas i RF 2:8 men även i artikel 2, fjärde tilläggsprotokollet till EKMR.

3.1.3 Behovs- och proportionalitetsprinciperna

Grundläggande för polisiära ingripanden är att de ska vara nödvändiga. Det ska med andra ord föreligga ett behov av den aktuella åtgärden. Detta framstår som särskilt betydelsefullt när våld brukas. *Behovsprincipen* innebär att ett polisingripande endast får ske när det är nödvändigt för att avvärja den fara eller störning som föreligger i det aktuella fallet. Om flera medel står till buds för att avlägsna en fara skall alltid det medel som innebär minsta möjliga intrång i den enskildes rätt och frihet väljas. Åtgärden ska med andra ord framstå som ändamålsenlig.⁹¹ Som exempel kan nämnas att JO kritiserat polisen för ett förföljande i centrala Stockholm av den anledningen att åtgärden bland annat inte ansågs nödvändig.⁹² Se även *fall 74*, s. 46.

Polisingripanden innefattar även ett till behovsprincipen närbesläktat krav på proportionalitet. *Proportionalitetsprincipen* innebär att ingripandet måste framstå som rimligt i förhållande till de mål som avses att uppnå. Rättsgrundsatsen går också att uttrycka som att den skada och de övriga olägenheter som följer av åtgärden inte får stå i missförhållande till syftet. Av detta följer att ju allvarigare eller omfattande faran är desto verkningsfullare medel måste polisen som samhällets skyddsmakt få lov att tillgripa.⁹³ Som exempel kan nämnas att proportionalitetsprincipen under vissa omständigheter kan medge användning av det tekniska hjälpmedlet spikmatta⁹⁴ i syfte att stoppa en flyende personbil men att laga befogenhetsgrund inte föreligger för åtgärden att öppna en bro.⁹⁵

Behovs- och proportionalitetsprinciperna återfinns i stadgandet i 8 § PL som styr alla former av polisingripanden. Principerna återfinns även i PL 10 § st. 1 där det stadgas att en polis endast får använda våld om andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt.

Principernas kumulativa verkan kan förtydligas. Även om det föreligger behov av en viss typ av åtgärd i en situation kan tillåtlighet saknas om de enda till buds stående medlen inte kan anses vara proportionerliga till det syfte som ska uppnås. Av behovs- och proportionalitetsprinciperna följer även att en polis vid ingripandet ska hålla sig ”inom lagens ram”. Det innebär en skyldighet att följa de regler som gäller för vissa former av polisingripanden oavsett om polisen ifråga skulle anse det försvarligt att handla på annat sätt.⁹⁶

⁹¹ Prop. 1983/84:111, s. 73 och SOU 1979:6 s. 294.

⁹² JO 2272-1986.

⁹³ Prop. 1983/84:111, s. 73 och SOU 1979:6 s. 294 f.

⁹⁴ 6 och 9 §§ RPSFS 2011:14, jfr. 6 och 13 §§ PMFS 2016:10.

⁹⁵ Jfr Svea hovrätts dom i B 4556-14 med anledning av dödsolyckan vid Hjulstabron, *fall 1*. Se även JO:s kritikuttalande i det s.k. helikopterfallet, JO 2013/14 s. 163, *fall 6*.

⁹⁶ Prop. 1983/84:111 s. 79.

3.2 Nationell rätt

3.2.1 Om förföljande och uttryckningskörning

Av förarbetet inför den förändring av polislagen som genomfördes i slutet av 90-talet framgår att ett förföljande är behäftat med så stora risker för skador att det i sig talar för att de grundläggande villkoren för att få stoppa fordon med våld borde anges i lag.⁹⁷ För poliser som framför fordon i tjänsten gäller i princip samma regler som för andra vägtrafikanter. Enligt TraF 11:11 får emellertid föraren av ett uttryckningsfordon i trängande fall med iakttagande av särskild försiktighet underlåta att följa sådana föreskrifter som inte särskilt rör honom. Vidare får en förare av ett uttryckningsfordon enligt TraF 11:12 kräva fri väg i trängande fall. Signaler skall då avges med föreskrivna larmanordningar. Föraren är trots signalerna skyldig att ta hänsyn till andras säkerhet.

Under tidsperioden för undersökningarna i det föreliggande arbetet definierades begreppet *förföljande* som körning med ett polisfordon efter ett flyende fordon i syfte att stoppa den flyendes fortsatta färd.⁹⁸ (Jfr engelskans *pursuit*.) Våldsdimensionen av åtgärden att förfölja ett fordon beskrivs av Boucht som ett hot med fortskaffningsmedel. Av JO:s uttalanden är det möjligt att identifiera tre syften med åtgärden. Det rör sig om *att*: (1) med bruk av ljud- och/eller ljussignaler eller tecken på ett tydligt sätt uppmärksamma den undflyende föraren att han skall stanna fordonet, (2) identifiera det undflyende fordonet i syfte att det ska vara möjligt att göra en helhetsbedömning av situationen, samt (3) hålla kontakt med den undflyende bilen för att möjliggöra för andra patruller att nyttja tekniskt hjälpmedel som exempelvis spikmatta.⁹⁹

Chefs-JO Eklundh uttalade följande rörande definitionen av förföljande:

I alla de fall där det av den flyendes körsätt framgår att han påverkas av polisens närvaro måste förfarandet enligt min uppfattning betraktas som ett förföljande. Som exempel på sådan påverkan kan nämnas att den flyende ökar hastigheten avsevärt, att han kör mot rött ljus och att han nonchalerar andra regler som är av grundläggande betydelse för trafiksäkerheten. Enligt min mening måste varje situation där polisen med ljud- eller ljussignal kräver fri väg enligt bestämmelserna i 12 § vägtrafikkungörelsen [motsvaras i dag av TraF 11:12] i princip betecknas som ett förföljande om avståndet mellan fordonen inte är större än att signalerna kan uppfattas av den flyende. Man kan i sådana fall regelmässigt räkna med att föraren i det flyende fordonet påverkas av signalerna på ett sätt som ökar hans trafikfarlighet. Av liknande skäl bör en insats med fler än ett fordon som kan identifieras som polisfordon normalt betecknas som ett förföljande.

Enligt föreskriften ska ett påbörjat förföljande omedelbart rapporteras till VB som leder polisinsatsen alternativt delegerar ansvaret till annat befäl. Undantag från regeln att tillstånd ska inhämtas kan dock göras för mc-patrull eller ensampatrull om förhållandena är sådana att rapporteringsåtgärden kan medföra allvarlig fara för trafiksäkerheten. Om rapporteringsåtgärden dröjer längre än tillfälligt ska det påbörjade eller planerade ingripandet omedelbart avbrytas.¹⁰⁰

⁹⁷ Prop. 1996/97:175, s. 59.

⁹⁸ 6 § RPSFS 2011:14. Från och med den första december 2016 omfattar begreppet även körning som åsyftar att ta reda på var den flyende tar vägen, 6 § PMFS 2016:10.

⁹⁹ Allmänna råd till 7 §, RPSFS 2011:14 (oförändrade i PMFS 2016:10), JO 1990/91 s. 70–71 och Boucht, s. 201.

¹⁰⁰ 7 § RPSFS 2011:14 (oförändrade i PMFS 2016:10). Jfr. även PF 7 §.

Det kan avslutningsvis påpekas att en prejnings- eller stängningsåtgärd definitionsmässigt alltid föregås av ett kortare eller längre *förföljande*.

Slutligen ska nämnas att polisens verksamhet omfattas av Nollvisionen som är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och som är fastställd genom beslut i riksdagen.¹⁰¹ I korthet innebär Nollvisionen att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Ansvaret för att visionen nås är delat mellan dem som utformar och dem som använder vägtransportsystemet.¹⁰²

3.2.2 Rättfärdigande omständigheter för att stoppa fordon med våld

I brottsbalkens 24 kap. återfinns de allmänna ansvarsfrihetsgrunder som rättfärdigar och därmed utesluter ansvar för en gärning som annars skulle ha betraktats som otillåten och därför – under förutsättning att även rekvisiten för personligt ansvar uppfylls och inga ursäktande omständigheter är för handen – är straffbelagd.¹⁰³ De kompletteras för polisens vidkommande i PL 10 §. Ansvarsfriheten består i att lagstiftaren vid en kollision av två motstående intressen reglerat i vilka fall ett faktiskt straffhot ska neutraliseras beroende av att det föreligger särskilda omständigheter som ger skäl att acceptera ett handlande som annars skulle ha betraktats som brottsligt. De rättfärdigande *omständigheter*¹⁰⁴ som kan tänkas aktualiseras i samband med polisiära förföljanden är *laga befogenhet*, *nödvärn* och *nöd*. De två sistnämnda kommer av skäl som framgår nedan (→ 3.2.3.2 och 3.2.3.3) i princip aldrig till praktisk tillämpning varför jag i koncentrerar framställningen på den laga befogenheten som regleras i BrB 24:2 st. 2 och PL 10 §. I fall av förföljanden är det fråga om en så kallad *positiv intressekollision*¹⁰⁵, det vill säga en gärning (tjänsteåtgärd innefattande våldsanvändning) som utgör ett led i en värdefull eller godtagbar verksamhet som inte bör hindras.¹⁰⁶ Detta inkluderar även det så kallade nödförbehållet i PL 10 § p. 3 som kan sägas motsvara nödbestämmelsen i BrB 24:4.

3.2.3 Lagabefogenhetsgrundens konstruktion

I normalfallet bestäms den polisiära befogenheten inte enbart utifrån en norm utan istället av två eller flera normer som samverkar. Boucht åskådliggör detta genom begreppen *abstrakt* och *konkret* befogenhet. Den befogenhet som teoretiskt sätt kan föreligga framgår av en positiv norm och utgör polisens abstrakta befogenhet. Denna befogenhet motsvarar dock inte nödvändigtvis den faktiska befogenhet en polis besitter i en viss konkret situation med anledning av att en avvägning måste göras mot de negativa normerna. Med beaktande av de negativa rekvisit som i det enskilda fallet

¹⁰¹ 8 och 11 §§, Riksdagens protokoll 1997/98:13.

¹⁰² Prop. 1996/97:137, s. 1 och 17.

¹⁰³ Asp, m.fl., s. 208–209.

¹⁰⁴ Ibid. Doktrinen är här uppdelad i två olika skolor vad gäller benämningen av de omständigheter som gör en gärning tillåten. Asp m.fl. anger dessa som *rättfärdigande omständigheter*. Boucht använder begreppet *rättfärdigande grunder*, s. 292–293. Leijonhufvud m.fl. uttrycker det som *objektiva ansvarsfrihetsgrunder*, s. 43–44, vilket torde fortfarande vara vanligast förekommande i domstolarna.

¹⁰⁵ I motsats till en *negativ intressekollision*, dvs en gärning som inte utgör ett led i en värdefull verksamhet, men som behövs för att skydda eller rädda någon eller något. I praktiken fall av nödvärn och nöd BrB 24:1 respektive 24:4.

¹⁰⁶ Asp m.fl. s. 208–209.

och beroende av omständigheterna är tillämpliga kan bedömningen resultera i att den abstrakta befogenheten inskränks. Ingripande polis konkreta befogenhet att handla med laga stöd utgörs av det befogenhetsutrymme som därefter ”blir över”.¹⁰⁷ Detta är särskilt tydligt för sådan riskfylld verksamhet som förföljande i syfte att stoppa fordon utgör. Exempelvis kan det finnas konkret befogenhet att fortsätta ett upptaget förföljande men inte att vidta prejningsåtgärd eller öppna en bro i syfte att stoppa flyende fordon, *fall 1*, s. 58. Det kan också inträffa att befogenheten helt bortfaller som nedan i *fall 50* (se även de särskilda omständigheterna i *fall 74*, s. 46). Den abstrakta respektive konkreta befogenheten kan illustreras med ett fall hämtat från *u1*:

50. FAP 2012-22, 2012-07-06. Händelsen inträffade i centrala Lidköping under kvällstid. En patrull fick vid början av arbetspasset tips från kollegor om att en personbil med visst registreringsnummer kunde vara intressant att stoppa och kontrollera.¹⁰⁸ När patrullen senare under kvällen anträffade det aktuella fordonet vägrade föraren att stanna varefter polisen upptog förföljande av fordonet. Förföljandet fortgick i 7 mil och slutade med att det flyende fordonet voltade i en rondell. Föraren skadades svårt och passageraren ådrog sig lindriga skador.

Kommentar: I samma ögonblick som det stod klart för poliserna att föraren inte hade för avsikt att stanna uppstod misstanke om underlåtenhet att stanna på polisens tecken som är en överträdelse av TraF för vilket påföljden är penningböter.¹⁰⁹ *Abstrakt* befogenhetsgrund på grund av misstanke om brott enligt PL 10 § st. 1 p. 5 jfr. 22 § p. 1 förelåg. Den *konkreta* befogenheten verkade dock begränsande med anledning av de negativa normerna som framgår av ordalydelsen i PL 8 § st. 1 respektive PL 10 § st. 1 och enligt vilka en försvarlighetsbedömning av risken och nyttan med åtgärden ska vidtas. Av JO:s uttalande framgår uttryckligen att det inte får förekomma att polisen förföljer någon enbart av det skälet att personen i fråga inte stannat på polisens tecken. I avsaknad av konkret befogenhet var åtgärden att ta upp ett förföljande i det aktuella fallet alltså inte tillåtlig.

Det mått av våld som får användas måste vara försvarligt. Två typsituationer av abstrakt laga befogenhetsgrund aktualiseras i det material som ligger till grund för undersökningen. Den dominerande är fall där omständigheterna som ovan är sådana att polisen har anledning att anta att någon som färdas i fordonet har gjort sig skyldig till brott, PL 10 § st. 1 p. 5 jfr 22 § p. 1. I praktiken gäller det oftast föraren. Den andra situationen rör fall där polisen med stöd i nödbestämmelsen i PL 10 § st. 1 p. 3 har rätt att använda våld när det är fråga om att avvärja en straffbelagd handling eller en fara för liv eller hälsa. I fall av exempelvis grov vårdslöshet i trafik är det möjligt att i många fall utgå från att båda befogenhetsgrunderna är tillämpliga samtidigt.

3.2.3.1 Misstanke om brott – PL 10 § st. 1 p. 5 jfr. 22 § p. 1

Befogenheten att med våld stoppa fordon eller annat transportmedel vid misstanke om att någon som färdas i det har gjort sig skyldig till brott framgår av PL 10 st. 1 p. 5 tillsammans med PL 22 § p. 1. Bestämmelserna måste alltså läsas tillsammans. För exempel se avsnitt →4.2.3.1.

Stadgandet i PL 22 § är försett med en ingripandetröskel som utgörs av misstankegraden *anledning anta*. Beviskravet är det lägsta i brottmålsprocessen och utgör bland annat förutsättning för att inleda förundersökning i enlighet med RB 23:1.¹¹⁰ Med *anledning anta* åsyftas att det till grund för

¹⁰⁷ Boucht, s. 250 f.

¹⁰⁸ Lagstöd för denna åtgärd får förmodas ha funnits i 22 § p. 4 tillsammans med annan författning.

¹⁰⁹ TraF 2:3 st. 1 jfr. 14:3 p. 1 a tredje strecksatsen

¹¹⁰ Bring & Diesen, s. 151.

beslutet finns någon konkret omständighet som gör det möjligt att utreda ett misstänkt brott.¹¹¹ I *fall 50* (ovan) angav patrullen att föraren av personbilen var känd sedan tidigare för att bruka narkotika och därför kunde misstänkas för drograttfylleri. Sådant resonemang har underkänts av JO som uttalat att allmän kunskap om en viss persons kriminella levnadssätt inte är en omständighet som ensam motiverar ett förföljande.¹¹²

När det gäller en åtgärd att stoppa fordon med våld gör Boucht gällande att den misstankegrad som borde krävas i stället för *anledning anta* ska utgöras av det betydligt högre ställda kravet *skälig misstanke*. Detta med anledning av de stora risker som är förknippade med att stoppa fordon med våld men också av det skälet att det rör en åtgärd som riktas mot person. Författaren motiverar det sistnämnda med att ett beslut att inleda förundersökning i det närmaste är en administrativ åtgärd medan misstankegraden *skälig misstänkt* enligt RB medför befogenhet att vidta förhållandevis ingripande tvångsåtgärder riktade mot person och således bättre motsvarar den nivå som kan förutsättas vid våldsmedelsanvändning.¹¹³ Vid de bedömningar jag vidtagit under arbetet har jag dock utgått från den rådande uppfattningen om att ingripandetröskeln ska utgöras av *anledning anta* att brott begåtts.

Någon viss typ av brott eller svårighetsgrad förutsätts inte för att abstrakt befogenhet ska föreligga. Av proportionalitetsprincipen följer dock att detta har betydelse vid bedömningen av i hur stor omfattning våld får användas och således bestämmer den konkreta befogenheten. Polisrättsutredningen anförde det följande:

Ju svårare brott och högre grad av misstanke det är fråga om, desto angelägnare är det att fordonet vilket stoppas, viken i sin tur innebär att det våld som med stöd 10 § polislagen får användas också bör kunna få trappas upp. Är det bara fråga om att kontrollera förarens identitet för att kunna rapportera en trafikförseelse kan självfallet inte samma grad av våld accepteras som då polisen på sannolika skäl misstänker en flyende fordonsförare för ett grovt brott (jfr JO 1990/91 s. 72).¹¹⁴

Den aktuella bestämmelsens nedre tröskel vad gäller brottets svårighetsgrad utgörs enligt JO av en rättslig grund som medger att den flyende fordonsföraren kan berövas friheten genom exempelvis ett gripande eller omhändertagande med stöd av PL.

Det får t.ex. inte förekomma att polisen förföljer någon enbart av det skälet att han inte har stannat på polisens tecken eller att han kan misstänkas ha gjort sig skyldig till en överträdelse av trafikförfattningarna som inte kan föranleda annat än ett bötesstraff. Intresset av att brott beivras kan i sådana fall inte anses uppväga de risker som generellt sett är förknippade med ett förföljande.¹¹⁵

JO nämner exemplifierar med brott där flyende förare överträder trafikförfattningarna. Enligt mitt förmenande torde detta utgöra endast just exempel varför misstanke om exempelvis bensinsnatteri

¹¹¹ A.a. och prop. 1996/97:175 s. 64 samt SOU 1993:60 s. 226 och 231. Se även JO 1990/91 s. 74 som anger att det ska föreligga konkreta omständigheter av ”tillräcklig styrka”.

¹¹² JO 1990/91 s. 74.

¹¹³ Boucht, s. 198, resonemanget är intressant och förtjänar att vidare utvecklas.

¹¹⁴ SOU 1993:60 s. 226–227.

¹¹⁵ JO 1990/91 s. 73.

(BrB 8:2) – för vilket fängelsestraff i praktiken saknas – inte ensamt grundar konkret laga befogenhet att uppta förföljande.

Ett förföljande ”en mycket kort sträcka” i syfte att försöka hinna ikapp och stoppa ett fordon ska dock normalt godtas enligt JO. Även i fall där föraren endast kan misstänkas ha gjorts sig skyldig till en överträdelse som endast kan föranleda bötesstraff.¹¹⁶

Ett förföljande kan vara motiverat om förutsättningarna är sådana att åtgärden inte framkallar fara, eller endast ringa fara, för andra personer och om den flyende genom visad brottslighet är att anse som farlig för andra människors liv eller hälsa. I sådana fall då den flyendes farlighet inte är känd eller inte bedöms vara av svårartad beskaffenhet, bör förföljandet avbrytas så snart det innebär allvarlig fara för att någon skadas.¹¹⁷

Vid sidan av anledningarna för ingripandet bör bedömningen av om en åtgärd ska genomföras eller inte utgå från ett antal påverkansfaktorer. Dessa kan utgöras av vägens beskaffenhet, väglaget samt väderleks- och siktförhållanden, trafikintensitet, tidpunkt på dygnet, platsen för ingripandet, bebyggelse längs vägsträckan, hastighet, fordonens typ, förarens sannolika tillstånd och körsätt men också polisernas trötthetsgrad¹¹⁸.¹¹⁹ Även eventuella passagerare i eller på fordonet måste självklart beaktas.¹²⁰

3.2.3.2 Nödbestämmelsen – PL 10 § st. 1 p. 3

Den laga befogenhetens bestämmelse rörande nödsituationer återfinns i PL 10 § st. 1 p. 3 och reglerar situationer där polisen bland annat ska avvärja en straffbelagd handling eller en fara för liv eller hälsa. Även fara för värdefull egendom eller omfattande skada i miljön omfattas men utelämnas här eftersom dessa situationer inte aktualiseras i något av de fall som jag analyserat. Det förutsätts inte att polisen möts av motstånd för att befogenhet att använda våld ska föreligga.

Enligt förarbetena gäller bestämmelsen första led, *avvärjande av en straffbelagd handling*, inte bara pågående handlingar utan även straffbelagda handlingar som är överhängande. Farebedömningen som krävs enligt bestämmelsens andra led kan enligt Boucht göras *ex ante* (före) eller *ex post* (efter) ingripandet beroende på vad som är mest förmånligt för polisen i fråga.¹²¹

Med nödhandlingar i syfte att avvärja fara för liv eller hälsa framgår det av 1981 års polisberedning att bland annat åtgärden att betvinga en person som står i begrepp att begå självmord avses.¹²² Se vidare avsnitt →4.2.3.2, särskilt av intresse är *fall 189*, s. 53. I ett par fall i materialet framstår det

¹¹⁶ JO 1990/91 s. 73.

¹¹⁷ Allmänna råd till 7 §, RPSFS 2011:14 (oförändrade i PMFS 2016:10).

¹¹⁸ Se negativt åtalsbeslut (s. 2) i *fall 2* där det framgår att en patrull ansåg sig nödgad att byta förare på grund av trötthet.

¹¹⁹ RPSFS 2011:14, allmänna råd till 7 § och Boucht s. 202.

¹²⁰ Boucht, s. 202 som hänvisar till EDMR:s dom i Juozaitienienė och Bikulčius mot Litauen där domstolen uttryckligen lyfte fram att passagerarna i den flyende bilen utsattes för fara genom polisens ingripande.

¹²¹ Boucht, s. 185.

¹²² SOU 1982:63, s. 63.

som att rekvisit i både första och andra ledet är uppfyllda, liksom brottsmisstanke enligt 10 § st. 1 p. 5 jfr. 22 §, se *fall 2013-70* och *2014-13*, s. 52.

Av det så kallade nödrättsförbehållet¹²³ i PL 10 § st. 3 framgår uttryckligen att polis i tjänst även har rätt att åberopa de allmänna ansvarsfrihetsgrunder nöd- och nödvärn i BrB kap. 24. I förarbetena anges dock att den laga befogenhetsgrunden har företräde. I propositionen anfördes att polisens tjänsteplikter så långt möjligt bör grundas i positiva bestämmelser och inte ur straffrihetsregler.¹²⁴ Detta kan enligt Boucht motiveras med den polisiära verksamhetens ändamål att upprätthålla och trygga rättsordningens effektivitet. Endast i det fall då det statliga maktmonopolet inte förmår garantera medborgarna adekvat skydd har den enskilde rätt att själv förverkliga sin rätt. Av den anledningen bör bedömningen därför i första hand utgå från regleringen i PL. Först när det inte är möjligt att rättfärdiga polisens agerande med stöd i PL:s bestämmelser bör en prövning göras utifrån de allmänna ansvarsfrihetsgrunderna i BrB kap. 24.¹²⁵

3.2.3.3 Nödvärn vid förföljande?

I propositionen till polislagen framhålls att poliser givetvis har samma rätt som andra medborgare att bruka våld i nödvärnssituationer.¹²⁶ Nödvärnsrätten enligt BrB 24:1 medger, till skillnad från laga befogenhetsgrunderna i PL § 10, även bruk av våld som framstår som uppenbart oförsvarligt. I min undersökning har jag inte i något fall funnit att nödvärn förlegat som initial laga grund för att uppta förföljande. Det ter sig inte alldeles enkelt att konstruera en sådan situation med anledning av att nödvärnsrätten är förbehållen ett *påbörjat eller överhängande brottsligt angrepp på person eller egendom*. Det går möjligen att tänka sig ett sådant vad gäller ett förföljande som omedelbart övergår i prejning. Exemplet blir dock väldigt teoretiskt och med konstruerade omständigheter långt utöver de ordinarie.

Låt oss säga att polisen har vetskap om att föraren av ett fordon förfogar över utlösningmekanismen till en bomb som kan fjärrdetonerats (men att han ännu inte hunnit knappa in koden som aktiverar dödmanshandsgreppet) med fara för människors liv. Föraren av en polisbil skulle i denna situation i syfte att undanröja det överhängande och allvarliga hotet kunna besluta sig för att med oförsvarligt mycket våld preja fordonet av vägen utan föregående varning.

I det fall försvarligt mått av våld användes skulle åtgärden dock omfattas av den laga befogenhetsgrunden i PL 10 § st. 1 p. 3, eftersom det är fråga om att avvärja en straffbelagd handling.¹²⁷ Om polisen möts av våld eller hot från föraren aktualiseras istället PL 10 § st. 1. Vid en justering av omständigheterna i exemplet där man istället tänker sig att föraren (eller för den del en passagerare) tagit en person gisslan eller hotar någon i fordonet med ett potentiellt livsfarligt vapen uppstår problem rörande prejningens försvarlighet. Det är inte alldeles lätt att göra gällande att oförsvarligt våld är befogat när det även riktas mot den person nödvärnshandlingen avser att freda. Det torde

¹²³ Boucht, s. 363.

¹²⁴ Prop. 1983/84:111, s. 87. Se även Norée s. 219 och Boucht s. 388–389.

¹²⁵ Boucht, s. 388.

¹²⁶ Prop 1983/84:11, s. 94.

¹²⁷ Undantag kan dock finnas om det är fråga om att avvärja fara för egendom. PL är striktare i den bemärkelse att det krävs att det rör ”värdefull egendom” medan det i BrB 24:4 endast anges ”egendom”.

vara omöjligt att preja ett fordon på ett sådant kontrollerat sätt att endast gärningsmannen omfattas av (det oförsvarliga) våldet.¹²⁸

3.3 Rättspraxis

3.3.1 Europadomstolen

I rättsfallet *Juozaityienė och Bikulčius mot Litauen*¹²⁹ hade polisen upptagit ett förföljande av en förare som körde vårdslöst och vägrade stanna. Under jakten avlossade patrullen skott med tjänstevapen varvid två barn i den flyende bilen dödades. Europadomstolen fann inte att den flyende föraren utgjorde något hot mot allmänheten varefter domstolen påtalade att användningen av dödligt våld endast får användas när detta är absolut nödvändigt, det vill säga när det framstår som proportionerligt. Så var inte fallet här och därför förelåg ett överskridande av artikel 2 EKMR.

3.3.2 NJA 2013 s. 336 – *fall 30*

Händelsen inträffade i Växjö i augusti 2009.¹³⁰ En polis som planerade en prejning genom trängning utan att dessförinnan rapportera det till VB dömdes för tjänstefel. Enligt åklagarens gärningsbeskrivning vidtogs efter prejningen ett förföljande. Den delen av åtalet ansågs dock inte styrkt av HD, som hänvisade till de då gällande föreskrifterna från 2008.¹³¹ Enligt dessa sker ett förföljande med förhållandevis kort avstånd mellan fordonen samt med bruk av ljud- och/eller ljussignaler. Rättsfallet är det enda rörande förföljande som prövats av HD men tyvärr alltså av begränsat intresse.

3.3.3 RH 2007:40 – *fall 24*

Ett förföljande av en personbil i Helsingborgs kommun år 2005 slutade med att den flyende föraren kolliderade med ett träd och en person omkom. Förföljandet upptogs efter att bilen, som var känd för polisen i andra sammanhang, syntes köra från en adress där en känd missbrukare bodde och därefter vägrade stanna på polisens tecken. Bilen var avställd och förekom i polisens spaningsregister. Tjänstgörande VB som beslutade om tillstånd att använda spikmatta och att förföljandet skulle fortsätta åtalades för tjänstefel. Anledningen till att polisen ansåg sig ha grund för åtgärderna var att det fanns misstankar om att bilföraren var påverkad av alkohol eller droger. Enligt åtalet var dock de beslutade åtgärderna inte försvarliga mot bakgrund av att personerna i personbilen genom visad brottslighet eller av annan anledning inte kunde anses vara farliga för andra människors liv eller hälsa och eftersom förföljandet innebar fara för dem och andra trafikanter.

Tingsrätt ogillade åtalet och hovrätten fastställde domslutet. Hovrätten uttalade att det måste finnas ett betydande utrymme för olika uppfattningar i tolknings- och tillämpningsfrågor vid utövandet av tjänsten. Endast mera klara felbedömningar bör innebära ett sådant åsidosättande av vad som gällt för uppgiften för att ansvar för tjänstefel kan bli aktuellt.

¹²⁸ Jfr Boucht, s. 203 f.

¹²⁹ Ansökningsnummer 70659/01 och 74371/01, dom meddelad 2008-04-24.

¹³⁰ Patrullens videoupptagning av förföljandet: https://www.youtube.com/watch?v=0L_2AOlp5JI

¹³¹ 2 § RPSFS 2008:6 som upphörde att gälla 2012-01-13 då RPSFS 2011:14 trädde i kraft.

3.3.4 RH 2011:31 – *fall 5*

En förare av en polisbil som samtidigt var patrullens förman genomförde under dagtid i centrala Stockholm med påslagna sirener och blåljus ett förföljande av en undflyende personbil. Händelsen inträffade 2009 och polisen åtalades för tjänstefel. Orsaken till att förföljandet inleddes var att den flyende föraren – som körde en ”profilbil” och var en vaneförbrytare och känd missbrukare enligt polisen – inte stannade på polisens tecken. Polismyndigheten hade ett pågående särskilt projekt som syftade till att ingripa mot bland annat ratt- och drograttfyllerister i trafiken.

Färden vidtogs periodvis i hastigheter som överskred rådande hastighetsbegränsningar. Färden slutade med en frontalkrock på Stadshusbron. Den flyende föraren dömdes senare för bl. a. grov vårdslöshet i trafik, vållande till kroppsskada, grovt rattfylleri och narkotikabrott till fängelse i nio månader. Polisbilsföraren hade aldrig tidigare haft ett förföljande och inte heller fått särskild utbildning om reglerna. Åklagarens uppfattning att förföljandet borde ha avbrutits eftersom det inte var försvarligt med hänsyn till risken för olycksrisken fick visst gehör av domstolen.

Med hänsyn till att körningen skedde i tätbebyggt område där siktförhållandena i korsningarna delvis är nedsatta och där allmänheten inte har anledning att förvänta sig trafik av detta slag bedömer dock hovrätten att förföljandet utgjort en påtaglig fara för allmänheten och personerna i den undflyende bilen långt tidigare än i det läget där [polisen] avbröt förföljandet.

Hovrätten bedömde alltså att polisens handlande innefattade viss oaktsamhet. Dock ansågs gärningen i fråga som ringa varför åtalet ogillades.

4 Undersökningsresultat

4.1 Något kort om fallreferaten

I syfte att ge liv till framställningen och öka begripligheten har jag valt att illustrera resultaten med korta redogörelser över några av de sammanlagt 555 förföljanden som *u1* och *u2* innehåller tillsammans.¹³² Personernas namn är i vissa fall maskade av utlämnande myndighet. I andra fall återges personernas initialer av mig utan att detta är särskilt angivet. Referaten inleds med en av två varianter av identifikationsnummer. Nummer som inleds med ett årtal följt av ett löpnummer, exempelvis ”2013-05”, beskriver ett förföljande som inte resulterat i personskada och som är det femte formulärrapporterade fallet för 2013. Löpnummer som inleds med en siffra följt av ett ortsnamn alternativt LISA, FAP eller AMV innebär att dödlig och/eller icke-dödlig personskada inträffade. Exempelvis ”2. Fredrika” eller ”52. FAP 2015-25”. I det sistnämnda fallet är det fråga om ett formulärrapporterat förföljande där personskada inträffat.

Brottsmisstanke till grund för initial laga befogenhet att uppta förföljande anges inom parentes efter referatet. När flera brottsmisstankar har funnits har jag nöjt mig med att ange den allvarligaste varför exempelvis förseelser enligt VägtrF fått stå tillbaka för brotten i TBL. Fet stil innebär att en konkret laga befogenhetsgrund bedömts funnits. I resterande fall saknas alltså en sådan grund eller så har förföljandet inte varit försvarligt. Jag kommer sammanfattningsvis att benämna dessa fall som förföljanden utan stöd i den laga befogenheten.

En förteckning över fallreferaten med källhänvisningar återfinns i bilaga 4. Ett exempel på ifyllt rapportformulär finns i →bilaga 3.

4.2 Laga befogenhet (*u1*)

4.2.1 Om resultatet i korthet

Undersökningsperioden är åren 2012–2015. Resultatet visar att initial laga befogenhet att uppta förföljande förelåg endast i 50 procent ($n=185$) av det totala antalet förföljanden om 371 där en bedömning var möjlig att vidta. Detta får anses som ett anmärkningsvärt resultat.

Den överlägset vanligaste brottslighet som flyende förare kan misstänkas ha gjort sig skyldig till i fallen där förföljande upptagits utan stöd i den laga befogenheten är underlåtenhet att stanna på polisens tecken, en förseelse som är belagd med penningböter (*fall 1*, s. 17 och 57). Underlåtenheten att stanna kan i sin tur ha föregåtts av misstänkt hastighetsöverträdelse (*fall 249*, s. 48), vårdslös

¹³² *U1* utgörs av 377 förföljanden mellan 2012–2015. I sex av dessa, varav fyra rör fall av icke-dödliga personskador, har det på grund av bristande underlag inte varit möjligt att bestämma om laga befogenhetsgrund förelåg eller ej. Eftersom *u2* spannar mellan 1990-06-28 och 2015-12-31 tillkommer 178 fall från och med startdatumet till och med 2011-12-31.

körning, avställt fordon eller avvikande körsätt (*fall 1*,¹³³ s. 17 och 58). I vissa fall grundas intresset för fordonet på en ”känsla” hos den enskilde polisen, se exempelvis *fall 52* (s. 51).¹³⁴

För förföljanden som inte resulterade i personskada återfinns en något bättre efterlevnad av rättsreglerna. I 54 procent av dessa fallen har laga befogenhet bedömts funnits, se *tabell 4.1* nedan och *diagram 4.1–4.3*, bilaga 1. Förföljanden som resulterade i personskada noteras för en betydligt lägre frekvens, 40 procent, *diagram 4.3*, bilaga 1. I avsnitt →4.2.2.1–2, 4.2.4.1 och 4.2.6 återges flera exempel på förföljanden som genomförts i brist på befogenhetsgrund.

Tabell 4.1

Material	Laga bef.		Ej laga bef.		Laga och ej laga bef.	
Förföljanden som ej resulterade i personskada	143	54%	124	46%	267	100%
Förföljanden som resulterade i personskada	42	40%	62	60%	104	100%
Båda kategorierna tillsammans	185	50%	186	50%	371	100%

4.2.2 Försvarlighetsbedömningen i samband med förföljande

4.2.2.1 När befogenhetsgrund tillskapas – fall 212

Det är värt att poängtera att i många fall där ett förföljande upptagits utan laga befogenhetsgrund har av allt att döma sådan ofta tillkommit senare under jakten på det flyende fordonet. Eller, för det fall man intar ett kritiskt perspektiv: *en grund har tillskapats* till följd av polisens agerande. I sådana fall där befogenhetsgrund senare tillkommit ger en samlad bedömning av materialet ett tydligt intryck av att det ofta handlar om grov vårdslöshet i trafik alternativt grov olovlig körning eller misstänkt tillgrepp av fortskaffningsmedel eller annat brott med fängelse i straffskalan. Belägg för detta framgår inte minst av domarna mot de flyende förarna. Motsatsvis finns också varianten där laga befogenhetsgrund befunnits i början av förföljandet men sedan bortfallit. Detta exempelvis beroende av att flyende förare kört in i ett tätbebyggt område med oskyddade utomstående tredje män.

212. FAP 2013-82, 2013-09-10. Tre för bostadsinbrott misstänkta män flydde på färsk gärning i personbil i trakterna av södra Stockholm. Förföljandet ägde rum under dagtid med en civil polisbil och med omkörningar av annan trafik i hastigheter om 110 km/h på vägar där maximalt tillåtna hastighet var 50 km/h. Fordonet prejades vid två tillfällen av patrullen. Den sista prejningen vidtogs i direkt anslutning till en skola där barn uppehöll sig på skolgården. Ur polisernas promemorior över ingripandet:

”Vid det tillfället när patrullen ser skylten om skolan så beslutar sig Insp C. för att få stopp på Audin med hjälp av prejning enligt PL 10 § för att förhindra fortsatt färd. Skylten om skolan dök upp så snabbt att ingen fråga till LVB om att få preja bilen var möjlig.”

”Det syntes inga människor på parkeringen, men då bilen fortfarande höll hög fart var det oundvikligen nödvändigt att få stopp på bilen då den närmade sig skolgården. [...] Om inte prejningen skett vid det tillfället hade bilen som fortfarande höll mycket hög hastighet fortsatt rakt in i hög fart genom de två öppna grindarna ner mot skolgården. Jag hann även se att skolgården var full med barn som var ute på rast. Avståndet till barnen och de vuxna som var ute på skolgården till den prejade bilen var max trettio meter.”

En polis skadades lindrigt. (**Grov stöld**).

¹³³ 0300-K7139-13, s. 7, *fall 1*.

¹³⁴ FUP 0150-K4178-15 s. 101, *fall 52*.

Det kan på goda grunder hävdas att förföljandet – trots att fängelse ingår i straffskalan för den misstänkta brottsligheten som kunde läggas mannen till last – skulle ha avbrutits redan strax efter det att det upptogs. Detta när det av den flyende förarens körsätt stod klart att denne inte hade för avsikt att stanna. Det flyende fordonet hade dessutom enligt patrullen ”bredställ” i kurvorna vilket ytterligare får anses tala i försvårande riktning för polisens agerande. Jag har dock i mina bedömningar av laga befogenhetsgrund försökt sträva efter att hålla en viss marginal till förmån för polisen. Detta mot bakgrund av att rapporteringen allt som oftast förbiser eller brister i viktiga detaljer och att jag av naturliga skäl inte haft möjlighet att ställa frågor till de inblandade. I händelsen som redogjorts för ovan har jag funnit att det initialt möjligen förelegat laga befogenhetsgrund för polisen att uppta förföljande. Min starka uppfattning är däremot att ingripandet skulle ha avbrutits absolut senast när det stod klart för patrullen att jakten närmade sig skolområdet.

Sett ur sin helhet är det av undersökningsmaterialet möjligt att dra slutsatsen att polisen endast undantagsvis har haft kännedom om vem som kört det flyende fordonet. Vid sådana förhållanden inskränks kraftigt möjligheten att bedöma förarens eventuella farlighet för utomstående. Låt vara att förarens körsätt dock kan ge viss vägledning. Tillåtighetsutrymmet för att uppta förföljande minskar därför vid den försvarlighetsbedömning som alltid ska vidtas. Diskussioner i denna riktning är dock sällsynta.

Jag har inte funnit något exempel där polisen under pågående förföljande diskuterat, eller ens nämnt, eventuella närstående tredjemäns utsatthet. Det vill säga hur försvarlighetsbedömningen av insatsen inverkat mot bakgrund av information – eller vilket bättre beskriver verkligheten: *bristen på sådan* – om vilka närstående tredje män som är inblandade, med eller mot sin vilja.

64. Vrangsjö, 2013-04-11. Sammanlagt nio personer, varav fem poliser, fick föras till sjukhus. Detta efter att flyende stulet fordon med fyra pojkar, 16–19 år, voltade varvid en polisbuss vid undanmanöver kolliderade med framförvarande patrullbil som den var i begrepp att köra om och ta över jakten. Patrullbilen låg mellan det flyende fordonet och polisbussen. Förföljandet gick längs riksväg 32 under ca 25 km i hastigheter omkring 170 km/h strax före olyckan. FU om tjänstefel lades ned. (**Tillgrepp av fortskaffningsmedel.**)

Se även *fall 193* (s. 48) där problematiken är uppenbar.

4.2.2.2 När behov av förföljande saknas – fall 74

I nedanstående fall – som å ena sidan rörde några av de allvarliga brottsmisstankar som påträffats i materialet (väpnat rån), men där omständigheterna å andra sidan var av speciell karaktär och behovsprincipen snarare än proportionalitetsavvägning aktualiserades – kan polisens beslut att inleda förföljande och prejning starkt ifrågasättas på flera grunder. Bristande behov av åtgärden utgör den allra starkaste.

74. FAP 2012-39, 2012-10-14. Larm gick ut i södra Stockholms län om att en taxibil tillgripits genom rån av en man som hade hotat taxiföraren med kniv. Med hjälp av uppgifter från taxibilens GPS kunde positionsuppgifter fortlöpande kommuniceras ut till patruller i yttre tjänst. Åtminstone fem radiobilar, innefattande hundpatrull och patrull med spikmatta, engagerades. Utdrag ur förundersökningsprotokollet där radiotrafiken skrivits ut:

”LKC[...] ja du är väl den som är närmast hack i häl. Går nu fortfarande Lännavägen riktning mot Huddinge, Lännavägen Huddinge, kom.

Polis: Efter bron, har han åkt på bron eller har han kommit över bron? Kom.

LKC: Ja vi vet ju inte det är fortfarande GPS-positioner som vi tar in här, kom.

[...]

LKC: [...] VB meddelar att vi stödjer **prejning men med arbetsmiljön i åtanke** [fetstilt CL], kom.”

Taxibilens position var alltså hela tiden känd för polisen med hjälp av uppgifter från taxibolaget som följde fordonet via GPS. Av handlingarna i ärendet framkommer att personal i civil radiobil fanns tillgänglig och deltog i sökandet innan förföljandet inleddes. Man kan fråga sig varför VB ansåg att det fanns behov av förföljande och än mer varför beslut om prejning fattades. Den mest ändamålsenliga åtgärden, vilken också hade varit den mest riskfria för alla inblandade inklusive de egna kollegorna (vars välbefinnande man enligt radiotrafiken uppenbarligen månade om), hade varit att beordra civil patrull att följa efter föraren som därefter hade kunnat gripas så snart tillfälle uppstod. Ett polisingripande med våld får som bekant endast ske när andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt. Även om det allvarliga brott som rånaren gjort sig skyldig till skulle ha kunnat motivera försvarligheten av förföljande – och till och med prejning – saknades behov av åtgärden att inleda förföljande.¹³⁵ De risker som skapades till förekommande av den allvarliga olyckan var, vilket tydligt framgår av dokumentationen, utomordentligt stora.

Patruller i målade fordon som fick syn på bilen upptog förföljande. Jakten var intensiv och skedde i höga hastigheter. En av patrullerna gjorde ett misslyckat försök att få stop på det flyende fordonet genom att med en fish tail-manöver preja det av vägbanan. Föraren lyckades dock köra vidare men endast för att kort därefter i hög hastighet och mot körriktningen kollidera med en annan taxibil i vilken fem personer färdades i. Två av dem var barn, 7 och 9 år gamla. Sjuåringen drabbades av livshotande skador. Ur domen mot den flyende föraren:

”Z.M. [sjuåringen] fick krossad mjälte och två stora hål i magsäcken. Z.M. fick också lungskador, revbensfrakturer, misstänkt kompression av ryggkotor och högersidigt lårbensbrott. Skadorna på mjälten och magsäcken var mycket svåra skador.”

Tingsrättens redogörelse för de skador som de utomstående tredje männen ådrog sig sträcker sig över två sidor.

”Förutom ovan nämnda fysiska skador har B.M. och M.M. [barnens föräldrar] berättat om den chock som drabbade dem vid olyckan samt den efterföljande oro och psykiska påfrestning som drabbat hela familjen.”

Bägge taxibilarna började brinna och totalförstördes. En av poliserna som vittnade i rättegången liknade olycksplatsen vid en krigsskådeplats. Såvitt framgår av utredningen hade föraren genom sitt trafikbeteende inte avvikit från normalt körsätt innan dess att polisen upptog förföljandet. Åklagaren vid riksenheten för polismål – som utredde om brott i form av tjänstefel begåtts av någon polis – lade ned utredningen två veckor efter händelsen. (Tillgrepp av fortskaffningsmedel genom väpnat rån.)

Fallet illustrerar med stor tydlighet de fruktansvärda konsekvenser som ogenomtänkta beslut om våldsanvändning kan leda till. Men det tjänar även som exempel på att visa att även i de fall där, om uttrycket tillåts: *brottsproportionalitet* föreligger – det vill säga att den brottslighet som den flyende

¹³⁵ Jfr. Alpert & Lum, 2014, s. 24–26, som beskriver ett liknande fall (Swindle mot City of Memphis) från 2011 i Tennessee där Memphis stad befanns skadeståndsskyldig med över en miljon dollar. Detta efter att utomstående tredje man dödades i samband med ett förföljande där polisen jagat flyende förare av en stulen hyrbil som var utrustad med GPS. Förföljandet var enligt käranden obehövligt vilket domstolen alltså höll med om.

föraren kan misstänkas för står i rimlig proportion till våldsanvändningen – är det inte i alla fall säkert att även behov av åtgärden kan anses vara för handen.

Vidare skall framhållas att prejning som åtgärd enligt JO ska tillgripas endast i undantagsfall. Detta framstår som en särskilt illa vald åtgärd när det som i aktuellt fall gäller tillgripna fordon.

Skälet till detta är naturligtvis i första hand risken för personskador men också, i de fall där det är fråga om en bil som anmälts som stulen, målsägandens berättigade intresse av att få sin bil tillbaka i oskadat skick.¹³⁶

4.2.2.3 *Närstående tredje mans inverkan på försvarlighetsbedömningen*

Det krävs att polisen vid beslut om ett förföljande ska upptas även beaktar den risk som närstående tredje man utsätts för. Materialet visar med tydlighet att polisen många gånger saknar sådan kunskap i samband med att ingripandet inleds.

193. Örebro, 2000-08-02. En för polisen känd förare av en personbil ignorerade polisens signal om att han skulle stanna. Förföljandet skedde i hög hastighet under dagtid i centrala Örebro. Föraren tappade kontrollen över bilen i en sväng och kolliderade med ett träd. En kvinnlig passagerare skadades. Hennes 2,5 år gamla barn klarade sig liksom föraren utan skador. Det faktum att kvinnan och barnet fanns med i bilen blev känt för den ingripande patrullen först efter olyckan. Ur promemorian:

”Vi stannade, rusade ut och satte handfängsel på honom. Då upptäckte vi att hans ”tjej” S.A. och hennes son K 2,5 år satt i bilen. S.A. blödde kraftigt från munnen och tänderna var skadade. [...] Att barnet klarade sig var otroligt. Lika otroligt var det att ingen utomstående skadade sig med tanke på tidpunkten på dagen och den intensiva trafiken.” (Underlåtenhet att stanna på polisens tecken.)

Med anledning av vad avrapporterande polis uppgav är det – oaktat att det dessutom endast rörde sig om ett bötesbrott – befogat att fråga sig varför patrullen överhuvudtaget upptog ett förföljande. Om risken för skada var så stor som anges, vilket inte kan betvivlas med beaktande av omständigheterna, borde åtgärden naturligtvis aldrig vidtagits.

Samtliga personerna i en flyende personbil betraktas ofta som misstänkta av polisen. Detta trots att det i många fall saknas anledning att utgå från att närstående tredje man kan misstänkas för brott. Se *fall 249* nedan.

4.2.2.4 *Ett förföljande utöver det vanliga – fall 249*

I det följande redogörs för ett av de mer anmärkningsvärda ingripandena i materialet. Det finns en hel del att anmärka på när det gäller polisens agerande och det ska framhållas att händelsen inte på något sätt är representativ för materialet i sin helhet.

249. FAP 2015-04, 2015-01-25. En 20-årig förare av en personbil, en Audi av 1990 årsmodell som tillhörde hans far, accelererade när han körde ut från en bensinmack på väg 226 (trafikled) sydväst om Stockholm. I passagerarsätet satt hans jämnåriga kamrat. Föraren medgav i förhör att han därmed gjorde sig skyldig till att överskrida gällande hastighetsbestämmelse som var 70 km/h. Kamraterna spelade musik inne i bilen, ”inte högt men inte heller jättelågt”. Strax såg föraren blåljus i backspegeln, vilket han enligt egen utsago observerade i omkring fem sekunder. Dock inte sådant rött ljussken som kastas från polisens stoppanordning. Föraren tänkte att det kanske gällde honom varför han aktiverade körriktningsvisare, svängde av åt höger och bromsade till nära stillastående. När Audin nästan hade stannat blev den plötsligt påkörd bakifrån. Förhöret med föraren hölls i konceptform och där framgår bland annat det följande.

¹³⁶ JO 1990/91 s. 74.

”Bilen studsar till i och med påkörningen och han blir på nytt påkörd av samma polisbil. Bilen hamnar efter påkörningen i motsatt färdriktning snett över vägen. Bilen fick stora skador. Kort efter påkörningen så kommer en polis fram till [förarens namn maskerat] där han sitter i bilen. '[Föraren] tror att polisen skall kolla hur det är med honom och hans kompis' och att det 'är en olyckshändelse som har hänt'.”

Vad som istället skedde var att de bägge männen lades ner på marken och belades med handfängsel och visiterades med (påstått) stöd i PL 19 och 20 a §. Dagen efter händelsen tvingades föraren uppsöka akutmottagning för vård av smärtor i nacken. I sällskap av sin far besökte han ytterligare en dag senare polisstationen. Av den promemoria som upprättades framgår att han sade sig vara tidigare ostraffad och aldrig haft något med polisen att göra tidigare. Vidare uppgav han att han kände sig illa till mods sedan händelsen med anledning av hur polisen behandlade honom och hans kamrat. Han vidhöll också att han först trodde att polisen körde på honom av misstag. Han ansåg att våldet och hanteringen han utsattes för var oskälig. Förarens berättelse, vilken han uppgav i två förhör, överensstämde med den som hans kamrat lämnade.

Enligt polisbilsförarens uppfattning kunde Audins hastigheten uppskattas till en bra bit över 100 km/h:

”Jag tar beslutet att preja bilen av vägen direkt för att förhindra fortsatt vårdslös färd då jag uppfattade det som att bilen försöker undkomma polisen. **[Jag hann ej med att signalera stopp** [fetstilt CL] Jag uppfattade hela situationen som om personerna i [personbilen] försökte undkomma polisen, det är vanligt förekommande i vårt distrikt och om vi inte kan få stopp direkt brukar det bli en farlig biljakt.”

Av dokumentationen i ärendet står det klart att polispatrullen uppfattade Audin som en så kallad ”busbil”. Fyra månader senare delgavs föraren misstanke om vårdslöshet i trafik. Utredningen lades dock ned. Inte någonstans utredningen framgår att den radiobil som polisen framförde var en omålad civil Saab.¹³⁷

Kammarkollegiets skadereglerare konstaterade att polisbilsföraren var vållande till skadan och medgav föraren av personbilen ersättning med 2 269 kronor för personskada. Skadorna på Audin var så omfattande att ersättning för sakskada utbetalades med bilens fulla värde, 40 000 kronor. Dyrast var kaskokostnaden för polisbilen som uppgick till 47 372 kronor. (Hastighetsöverträdelse.)

Jag har anledning att senare återkomma till fallet men redan nu är ett par kommentarer påkallade med anledning av att det är pedagogiskt berättareffektivt då det illustrerar en rad brister som i andra fall inte förekommer samtidigt.

För det första framstår det som obegripligt hur polisbilsföraren kan påstå att han uppfattade det som att Audin försökte komma undan polisen när patrullen dessförinnan inte signalerat stopp.

För det andra saknades laga befogenhetsgrund att uppta förföljanden redan av den anledningen att det rörde en misstänkt hastighetsöverträdelse som svårligen – i motsatts till vad som hävdas av den ingripande patrullen – kunde sägas utgöra vårdslöshet i trafik. I propositionens författningskommentar nämns att brottet – i fall som rör hastighetsöverträdelse – är reserverat till sådana fall som är av allvarlig art och sker i trafikfarliga miljöer.¹³⁸ Sådana omständigheter var inte för handen. Även i det fall föraren hade gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik hade befogenhetsgrund ändock saknats eftersom det var fråga om ett bötesbrott och det saknades andra skäl att beröva honom friheten. Patrullen visste inte vem föraren var varför man inte kunde känna till om han var farlig eller inte. Inte heller kunde föraren genom visad brottslighet anses som farlig för andra människors liv eller hälsa vilket annars kunde ha motiverat ett förföljande.

För det tredje är förföljande med civilt polisfordon enligt JO olämpligt när polisen som i aktuellt fall inte vet säkert att föraren förstått att polisen vill komma i kontakt med honom eller henne. Sådant förföljande är dessutom förenat med en högre grad av risk i jämförelse med om målad bil används eftersom andra trafikanter riskerar att inte uppmärksamma att ett förföljande pågår.

För det fjärde är prejning i syfte att förhindra fortsatt en åtgärd som endast bör tillgripas i undantagsfall. Skälet till detta är i första hand den stora risken för personsador men också målsägandes berättigade intresse av att få sin bil tillbaka i oskadat skick i de fall där det är fråga om ett tillgripet fordon. Enligt föreskrifterna och de allmänna råden får prejning endast förekomma i fall när det är synnerligen angeläget

¹³⁷ Jag upptäckte detta först när jag såg bilder på det skadade fordonet som lämnades ut av Kammarkollegiet.

¹³⁸ Prop. 1994/95:23, s. 122.

att hindra ett fordon's fortsatta färd. Åtgärden kan vara motiverad om den flyende visat sin farlighet genom synnerligen vårdslöst framförande av fordonet.

För det *femte* ska en planerad prejning omedelbart rapporteras till VB. Prejningen som vidtogs utan föregående beslut från VB – det vill säga fara i dröjsmål (vilket patrullen får anses ha hävdad) – får endast ske om bedömningen görs att ett avvaktande med åtgärden skulle medföra större risker än prejningen. Det faktum att Audin enligt uppgift i princip hade stannat när prejningen vidtogs gör åtgärden än mer obegriplig.

För det *sjätte* förutsätter tvångsmedelsanvändning, som det här var fråga om när mannen greps, laga grund för frihetsberövande vilket saknades. Detta är särskilt uppenbart vad gäller kamraten som medföljde som passagerare. Det är svårt att påstå att det föreligger någon som helst grund enligt vilken denna kan misstänkas för brottslighet. Inte ens genom villfarelse.

För det *sjunde* skulle ärendet omedelbart ha lett till att brottsanmälan om misstänkt tjänstefel och eventuellt vållande till kroppsskada upprättades.

4.2.2.5 Taktik på bekostnad av legalitet?

Vidare är det intryck som förmedlas av materialet, där det ovan nämnda fallet utgör ett av exemplen, att ansvarigt VB, men även involverade patruller, ofta intresserar sig mer för de polis-taktiska aspekterna av insatsen än de legala.¹³⁹ Nedan följer ett utdrag ur åklagarens beslut att lägga ned förundersökningen om tjänstefel mot VB i *fall 2* (s. 57) som efter en färd i hastigheter upp mot 170–180 km/h som slutade med en dödsolycka.

Frånsett det tillfälle då förföljandet inleddes förekommer inga uppgifter om de omständigheter som är nödvändiga för att VB skall kunna göra en reell riskbedömning av förföljandet. Det förekommer således inga uppgifter om hastigheter, avstånd mellan fordonen, trafikintensitet, väglag, siktförhållanden, ev. trafikincidenter med andra trafikanter, den förföljdes körsätt samt polispersonalens trötthetsgrad. [...] Den aktivitet som VB har ägnat sig åt har varit att taktiskt och strategiskt disponera de personalresurser som funnits tillgängliga vid förföljandet samt samordna insatsen med vakthavande i Västerbotten. Resonemang runt vilka brott som personbilens förare kunde misstänkas för skedde först sedan Hemling passerats. Förföljandet hade då pågått i cirka 20 minuter¹⁴⁰

Att döma av det förhör som hölls med vakthavande ansåg han sig inte förpliktad att inta en aktiv roll och efterfråga information från personalen i yttre tjänst. Han var inte heller av uppfattningen att han saknade information från patrullerna under den tid som förföljandet fortgick.

[VB] säger att han inte ställer så mycket frågor utan han hör radiotrafiken, han ser bilarna [på bildskärmarna i KC] och det grundar han sin bedömning på. Är det tvivel eller något han vill veta mer om så frågar han. [VB] säger att inte under en timmes förföljande så får han något till sig som gör att han skulle avbryta det här. Tvärtom så är de signaler som han får att de har full kontroll på läget. Det finns inte något som kommer som gör att de ska avbryta.

Med stöd av 7 § RPSFS 2011:14 påpekade åklagaren att VB är ansvarig för insatsen och därmed skyldig att hålla sig informerad om de rådande omständigheterna.

Ett sådant passivt förhållningssätt innebär i praktiken att VB överlätit ansvaret för riskbedömningarna till de enskilda polismännen. [...] I detta ärende har VB närmast hållit sig okunnig om vad som skett under förföljandet trots att han haft det fulla ansvaret för insatsen. Mot den bakgrunden måste hans åsidosättande av rikspolisstyrelsens föreskrifter anses vara klandervärd.¹⁴¹

¹³⁹ Se FUP i fall 1, 2 och 52.

¹⁴⁰ FUP 0150-K4822-15 i *fall 2*.

¹⁴¹ A.a. s. 6.

Den oaktsamhet som VB gjort sig skyldig till bedömdes dock av åklagaren, om än med viss tvekan, som ringa. Detta bland annat med hänsyn till att förföljandet skett under en tidpunkt med låg trafikintensitet och i huvudsakligen på vägar utanför tätbebyggt område. I det fall JO:s uttalande varit rättsligt bindande hade ärendet av allt att döma lett till åtal.¹⁴²

Nedan följer ett referat av ett förföljande i centrala Västerås den 29 september 2015 där patrullen utan föregående tillstånd och i strid med 7 § RPSFS 2011:14 prejade det flyende fordonet vid sammanlagt fem tillfällen innan en krock med en personbil förd av tredje man inträffade.

52. FAP 2015-25, 2015-09-27. Flyende förare (visade sig senare vara narkotikapåverkad) med flickvän som passagerare som inte stannade på polisens tecken körde vårdslöst på cykelbanor och i hög hastighet. Vid ett tillfälle under det upptagna förföljandet körde polisbilen i nära 100 km/h på en gångväg med utomstående tredje man i direkt anslutning. Personbilen forcerades efter sammanlagt sex prejningsförsök från polisens sida av vägen och ner i ett dike. Strax innan stoppet hade en annan polispatrull gjort sammanlagt fem misslyckade försök att med prejning få stopp på personbilen. Den sista prejningen vidtogs i en vägkorsning varvid utomstående tredje man som färdades i personbil och på huvudled kolliderade med patrullen som inte iakttog företrädesplikten.

Halvvägs in jakten beskriver en av de inblandade poliserna situationen så här i sin avrapporteringspromemoria:

”Jag hinner nu för första gången sen händelsen initierades reflektera att den misstänkte kör oerhört fort. Jag noterar inte hastigheten men ingenting pekar på att den misstänkte tänker ge upp eller reflekterar över sitt beteende i trafiken. Flyktbeteendet är totalt.”

En annan skriver:

”Att ingen människa fick sätta livet eller hälsan till på cykelbanorna är för mig ett under.”

Fyra poliser skadades liksom de två personerna i den flyende bilen. Föraren av den utomstående personbilen ådrog sig lindriga skador. (Underlåtenhet att stanna på polisens tecken.)

Färden dokumenterades med videoupptagning av patrullen. Efter att ha tagit del av filmen saknas det anledning att inte hålla med. Färden frambringade stor fara för alla inblandade. Varför patrullen inte avbröt förföljandet framstår som obegripligt. Vid förhör i samband med den utredning som avdelningen för särskilda utredningar vidtog efter händelsen berättade VB bland annat det följande.

Han [VB] fick ingen information om hur den förföljda bilen och patrullen körde om andra fordon. Han känner väl till FAP 104-1 att det är vakthavande som ska ge tillstånd till prejning men han har inte gett tillstånd till det vid något tillfälle under färden och patrullen har heller inte rapporterat det. [...] Han känner inga tveksamheter [och] tycker att det ser bra ut [efter att ha förevisats filmen från förföljandet]. Han känner sig inte lurad [av patrullen] och finner inget anmärkningsvärt. Det fanns inga människor i vägen som han såg [...].

Åklagaren beslutade att lägga ned förundersökningen om misstankar rörande tjänstefel riktade mot poliserna i den patrull som förföljde det flyende fordonet. Omständigheterna får i likhet med *fall 2*, 74 och 249 (s. 57, 46 och 48), anses som anmärkningsvärda.

En annan iakttagelse som kan göras är att det står klart att många poliser, förvånande nog även sådana i chefsposition, uppenbarligen inte känner till skillnaden mellan förföljande och efterföljande. Efterföljande används ofta synonymt med förföljande trots att det senare innebär våldsanvändning.¹⁴³

¹⁴² Ibid.

¹⁴³ Detta är något som Norée uppmärksammade redan år 2000, Norée 2000, s. 158. Se även JO 1990/91 s. 77.

4.2.3 Laga befogenhet – två varianter

4.2.3.1 *Misstanke om brott – PL 10 § st. 1 p. 5 jfr 22 § p. 1*

I alla utom ett av de fall där jag funnit att initial laga befogenhetsgrund att uppta förföljande föreläggat har polisens laga stöd grundats i bestämmelsen som medger (konkret) befogenhet i syfte att gripa någon som misstänks ha gjort sig skyldig till brott, PL 10 § st. 1 p. 5 jfr 22 § p. 1. Låt vara att i vissa fall stöd även funnits i nödbestämmelsen, PL 10 § st. 1 p. 3. I det följande redogörs för ett par exempel av allvarlig brottslighet där ett relativt stort mått av våldsanvändning måste kunna tillåtas.

2013-45. 2013-04-04. Två personer var anhållna misstänka för mordförsök. De hade samma dag knivhuggit en person. Vid gärningstillfället syntes även en av dem inneha en pistol. Efter ett förföljande av de flyende männen som slutade med att de körde i diket kunde de gripas. (**Mordförsök**, även **människorov**.)

2012-44. 2012-10-23. Tre män på flykt efter färsk tillgreppsgärning hos guldsmed stoppades efter ett kort förföljande med prejning genom trängning. Det förekom uppgift om att männen hade vapen. (**Grov stöld**.)

Det ska tilläggas att det i de allra flesta fallen i materialet där det rör sig om laga befogenhet som grundats med anledning av brottsmisstanke har denna riktats mot föraren. Vanligt förekommande är att personen i fråga misstänks ha gjort sig skyldig till rattfylleri eller grov vårdslöshet i trafik.

Sådant förföljande som endast vidtas ”en mycket kort sträcka” och som enligt JO kan vara tillåtligt (→3.2.3.1) förekommer i materialet, så vitt har varit möjligt för mig att bedöma, endast i en händelse, se *fall 209*, nedan. Det vill säga ett förföljande som trots att de endast grundade sig i ett bötesbrott måste anses som tillåtligt med anledning av den korta sträcka som det fortlöpte över.

209. FAP 2013-48, 2014-04-09. Radiobil som patrullerade inne i centrala Uppsala avbröt förföljandet efter att utan framgång signalerat med stoppanordningen till flyende föraren att stanna bil som vägrade stanna. Beslutet att avbryta föranleddes grund av att väglaget var för dåligt (**underlåtenhet att stanna på polisens tecken**.)

4.2.3.2 *Nödbestämmelsen – PL 10 § st. 1 p. 3*

Härnäst redogörs för ett par exempel där det tydligt framgått att nödbestämmelsen i PL 10 § st. 1 p. 3 aktualiserats (→3.2.3.2) Bestämmelsen ger polisen rätt att använda våld i samband med tjänsteutövning när det är fråga om att avvärja en straffbelagd handling eller en och fara för bland annat liv eller hälsa. Fyra av händelserna i materialet rörde suicidala förare. I samtliga av dessa framgår med stor tydlighet nödvändigheten av att polisen i vissa situationer tillåts att använda våld. Härnäst följer referat av två av dem.

2013-70. 2013-07-31. En man vars förhållande med flickvännen tagit slut hotade i mobiltelefonsamtal med LKC:s operatör under pågående mopedfärd att ta sitt liv genom att köra in i en lastbil på E20. Han var berusad och uppgav sig vara beväpnad med bl.a. pistol. Det var känt för polisen att mannen sedan tidigare var dömd för våld och hot mot tjänsteman men också för mordförsök. Ett dramatiskt förföljande utspelade sig därefter. Mannen körde vingligt utan hjälm och framljus försökte vid ett tillfälle köra på poliserna som fattat posto vid körbanan. Därefter körde han mot färdriktningen. I rapportformuläret står att läsa:

”Han satsar mot flera lastbilar, och vid flera tillfället tappar vi i patrull 23–9390 nästan andan i bilen, så nära är det frontalkrock, vilket vi också försöker framföra till LKC i all radiotrafik. [U]pplever här ett stort stresspåslag [...]. Jag ber min kollega begära förstärkning av ambulans, då jag nu är helt inställd på att mannen kommer välja en mötande bil att frontalkrocka med.”

Patrull närmast den självmordsbenägne mopedisten befann sig alltså i en svår nödsituation där det var fråga om att både avvärja en straffbelagd handling men också fara för liv och hälsa. Mannen prejades i långsam hastighet av vägbanan och välte omkull i diket men utan att skada sig. Prejningen räddade förmodligen livet på mannen. Han uppgav att han intagit ecstasy-tabletter och amfetamin samt en stor mängd alkohol. Ett utandningstest i sjukhusets alkometer visade på 2,19 promille. **(Nöd, grov vårdslöshet i trafik)**

2014-62. 2014-07-13. En psykiskt sjuk man i personbil som körde söderut på E45 stoppades i en lyckad insats där med Polismyndigheten i Västra Götaland använde spikmatta för att få stopp på färd. Under förföljandet där flera polispatruller deltog uttalade mannen över mobiltelefon hot om att ta sitt liv. När han säkrades av polisen framkom att han hade skurit sig med rakblad i halsen och armarna. Insatsen kan ha räddat mannens liv. Det ska nämnas att han även var misstänkt för att ha anlagt brand. **(Nöd, mordbrand.)**

I ett fall var föraren drabbad av sjukdom:

2014-13. 2014-02-27. Det framstår som troligt att Polismyndigheten i Västra Götalands räddade livet på en förare som i hög hastighet framförde sin personbil på fel sida länsväg 180 och riskerade att krocka med mötande fordon. Vid fara i dröjsmål prejade förföljande patrull fordonet av vägen. När fordonet väl stoppats framkom att föraren var kraftigt förvirrad på grund av diabetes och lågt blodsocker. Polisen kunde under förföljandet på goda grunder misstänka föraren för grov vårdslöshet i trafik eftersom färdens innebar allvarlig fara för medtrafikanternas liv. Att det även var fråga om nöd framgick intressant nog efter avslutad insats.¹⁴⁴ **(Nöd, grov vårdslöshet i trafik.)**

Det ur en straffrättslig teoretisk synvinkel kanske mest intressanta fallet i materialet rör det enda förföljande där den laga befogenhetsgrunden ensamt vilar på nödbestämmelsen. Det vill säga att brottsmisstanke riktad mot föraren saknades.

189. FAP 2013-109, 2013-11-12. Polisen i Västra Götaland larmades efter att en man i psykiskt dåligt skick försökt gasa ihjäl sig i sin personbil. Samtal fördes över mobiltelefon under pågående färd under vilka mannen uttryckte livsleda. Det förelåg allvarlig oro för att förare skulle göra ett förnyat självmordsförsök. Efter att framgångsrikt lokalisera fordonet med hjälp av mobilpositionering och helikopter påbörjade civil polisbil ett efterföljande varefter försök att genom trängning ”boxa in” bilen med hjälp av två målade radiobilar vidtogs. Åtgärden ledde inte till att bilen kunde stoppas. Färdens tog dock kort därefter stopp med hjälp av spikmatta och mannen transporterades till psykiatrisk akutavdelning. **(Nöd).**

I jämförelse med många övriga fall i materialet framstår ingripandet som särskilt välavvägt ur legal aspekt och polistaktiskt skickligt utfört. Det ska tilläggas att yttre kommissarie beslutade att ärendet skulle behandlas som en särskild händelse.¹⁴⁵

4.2.4 Legal grund för våldsanvändning enligt polisernas uppfattning

I 272 av de 312 formulärrapporterade förföljandena har uppgift lämnats¹⁴⁶ av ingripande patrull om vilken legal grund som beslutet att stoppa fordonet vilade på. Det bör understrykas att detta inte på något sätt är det samma som den initiala grunden till varför förföljande togs upp. Jag redovisar dock resultatet eftersom det säger något om polisernas uppfattning av rättsreglerna i samband med förföljande. I 81 procent av fallen angavs laga befogenhet som (påstådd) grund för ingripandet, *tabell 4.2*, nedan. Med detta får förstås som att befogenhetsgrund enligt någon av bestämmelserna i PL 10 § åsyftas, nödbestämmelsen i PL 10 § st. 1 p. 3 möjligen inkluderad.

¹⁴⁴ Ang. farebedömningen, se avsnitt →3.2.3.2.

¹⁴⁵ 8 § jfr 5 § RPSFS 2016:14.

¹⁴⁶ Ruta 9A i formulär RPS 104.5, se bilaga 3.

Tabell 4.2

Legal grund	Antal (n)	Andel
Nödvärn	4	1,5%
Nödvärn, riktat mot annan	30	11%
Nöd	17	6%
Laga befogenhet	221	81%
Totalt	272	100%

4.2.4.1 Nöd under pågående förföljande

Avrapporterande polis har haft möjlighet att kryssa i en av fyra rutor. De alternativ som är angivna i formuläret är *nödvärn*, *nödvärn riktat mot annan* och *nöd* samt *laga befogenhet*. I ett fall har fler än en grund angivits.¹⁴⁷ Det får förstås som att RPS vid konstruktionen av formuläret med nöd avsett laga befogenhet enligt PL 10 § st. 1 p. 3. Poliserna har uppfattat att de befunnit sig i en nödsituation i sex procent av fallen, *tabell 4.2* ovan. I själva verket skulle den verkliga andelen kunna var både högre eller lägre. Bland annat mot bakgrund av att nöd angivits vid endast ett förföljande av de sammanlagt 13 fall där jag kunnat konstatera att flyende förare har kunnat misstänkas för grov vårdslöshet i trafik (TBL 1 § st. 2) med grund i andra ledet i PL 10 § st. 1 p. 3, det vill säga att avvärja fara (→3.2.3.2). Enligt mitt förmenande är det i princip uteslutet att tänka sig ett fall med sådana brottsmisstankar där nödbestämmelsen i 10 § st. 1 p. 3 inte aktualiseras. Samtidigt står det klart att avrapporterande patrull i upprepade fall på oklar grund angivit nöd när det i själva verket istället rört sig om den ”ordinarie” lagabefogenhetsgrunden enligt PL 10 § st. 1 p 5 jfr 22 § p 1 – eller vilket inte sällan visat sig vara fallet: avsaknad av sådan. Det har inte varit möjligt att i detalj studera samtliga fall pågående förföljanden ur ett nödperspektiv.

4.2.4.2 Nödvärn under pågående förföljande

Nödvärnsbestämmelsen återfinns i BrB 24 kap. 1 §. I 34 av de formulärrapporterade förföljandena, eller 12,5 procent, har nödvärn angivits. En nödvärnssituation under ett förföljande skulle kunna tänkas uppstå då en förare med vilja försöker kollidera med andra fordon varvid polisen agerar genom att preja den misstänktes fordon eller använder annat tekniskt hjälpmedel som exempelvis spikmatta. Även om detta vore nog så intressant att studera faller frågan utanför ramarna för den här uppsatsen. Utan att veta säkert framstår det dock som klart att polisen vid flera av händelserna inte befunnit sig i nödvärn utan istället (i bästa fall) agerat med stöd av den laga befogenheten i PL.

4.2.4.3 Provocerar polisen fram allvarigare brottslighet?

Rapportörerna har i formulärets fritextfält¹⁴⁸ så gott som uteslutande angivit de brottsmisstankar som föraren samlat på sig under insatsen. I en del fall kan det misstänkas att polisen i stark grad bidragit till att skapa allvarigare brottslighet. Ett förföljande som till exempel påbörjats med anledning av en hastighetsöverträdelse och därefter underlåtenhet att stanna på polisens tecken kan fortsätta med överträdelse av stopplikten som senare – genom hänsynslöshet från flyende förares sida,

¹⁴⁷ Nödvärn samt nödvärn, riktat mot annan.

¹⁴⁸ Rutorna 9C och 19A, formulär RPS 104.5, se bilaga 3.

men även polisens agerande – utvecklas till vårdslöshet i trafik och inte sällan grovt brott varvid först nu den tröskel nås som JO formulerat som lägsta nivå för att intresset av att beivra brott ska anses motivera ett förföljande. Ingripandet har med andra ord till sist blivit tillåtligt, *fall 52* (s. 51). JO redogjorde i 1990 års uttalande hur han uppfattar polisens agerande.

”Ett förföljande motiveras ofta med att den förföljde genom sitt körsätt utsätter andra trafikanter för en sådan fara att polisen till varje pris måste få slut på körningen. Det är emellertid svårt att finna hållbara argument för ett sådant resonemang. Det torde tvärtom vara så att ett förföljande i de allra flesta fall [...] ökar faran för andra trafikanter. Synsättet är naturligtvis särskilt betänkligt i de fall där den jagade påbörjar ett trafikfarligt beteende som en direkt följd av att han upptäcker att polisen förföljer honom. Att polisen provocerar någon att begå en brottslig handling fritar visserligen i och för sig inte gärningsmannen från straffansvar. Ett sådant handlande får emellertid anses strida mot de allmänna principer för polisingripanden som har slagits fast i polislagen. Det måste av nu angivna skäl anses vara en i hög grad tvivelaktig åtgärd att av omsorg om trafiksäkerheten fortsätta att förfölja och försöka stoppa en fordonsförare som, innan han blev varse polisen, inte betedde sig på något hänsynslöst sätt i förhållande till övriga trafikanter.”¹⁴⁹

Till grund för JO:s uttalande förelåg en granskning av tio fall av förföljanden. Efter att ha genomfört min undersökning är jag – lite mer än 25 år senare – utan tvekan beredd att ansluta mig till hans uppfattning. Det bör dock tilläggas att jag inte i något fall hittat belägg för att polisen med uppsåt hetsat eller provocerat en flyende förare att begå allvarigare brottslighet. Det framstår snarare ofta som att poliserna när en iver av att bekämpa (vad man uppfattar som allvarlig) brottslighet. Jag tycker mig även ha fog för att påstå att det spänningsmomentet som jakten innebär i många fall lockar patruller som är upptagna med annat att ansluta sig spontant till insatsen, *fall 2, 6 och 74* (s. 57, 58 och 46). Under arbetet med uppsatsen berättade en polis med många år i yttre tjänst vid en av landets större polisregioner om hur han bevittnat fall där arbetskamrater drabbats av allvarliga skador i samband med förföljanden.

”Jag vet hur det är, man fungerar instinktivt. Man tänker inte efter först. Det är som en jakthundsinstinkt. Man tänker bara på hur man ska fånga buset som man jagar. Det finns inget konsekvenstänkande. Men man mognar när man jobbat längre.”¹⁵⁰

4.2.5 Övriga resultat

4.2.5.1 Förföljande av tvåhjuliga fordon

Andelen förföljanden av förare på motorcykel eller moped uppgår till 4 procent (n=15) av de sammanlagt 377 fallen under 2012–2015.

2013-05, 2013-01-09. Civil radiobil upptog förföljande med blåljus och sirener av föraren på lätt motorcykel med förare utan hjälm. Färden gick i ca 70–80 km/h på gator centrala Malmö under dagtid. Förföljandet avbröts i närheten av Möllevångstorget av KC-operatören på grund av att befäl behörigt att leda ingripandet ej var tillgängligt. (Underlåtenhet att stanna på polisens tecken.)

Se även JO 6331-2011, *fall 6* (s. 58) och JO 1614-2010, *fall 43* (s. 61).

¹⁴⁹ JO 1990/91 s. 73.

¹⁵⁰ Citat återgivet med benäget tillstånd från polisen i fråga.

4.2.5.2 Förföljanden med civilt polisfordon

Andelen förföljanden där en eller flera civila polisfordon använts uppgår till 10 procent (n=38) av de sammanlagt 377 fallen under 2012–2015, *fall 64*, (s. 46) och *212* (s. 45).

4.2.6 Slutsatser

Av framställningen i det här avsnittet framgår att polisens praktiska handlande endast i hälften av fallen överensstämmer med den tröskelnivå som JO angivit för stoppande av fordon med våld. Detta ter sig särskilt tydligt vid förföljanden som resulterar i personskada av något slag.

Den legala grunden vid tillåtliga upptagna förföljanden utgjordes i alla fall utom ett PL 10 § st. 1 p. 5 jfr 22 § p. 1. Det vill säga laga befogenhet att stoppa fordon i syfte att gripa brottsmisstänkt person. Det framstår som att polisen vid en del av förföljandena genom att uppta förföljande vid exempelvis överträdelse av trafikförfattningarna ger upphov till betydligt allvarligare brottslighet än den initiala. Likaså genomfördes i ett inte obetydligt antal fall förföljanden av oskyddade trafikanter men också inte sällan med civilt polisfordon.

I JO 1990/91 s. 70 anförs tre syften med förföljanden (→3.2.1). Enligt min mening finns det starka skäl att anföra ett *fjärde* syfte, nämligen att varna andra trafikanter för en flyende förare som utgör allvarlig fara för allmänheten, se →4.2.3.2 och *fall 2013-70* (s. 52) samt *fall 283* (s. 59).

4.3 Personskador (u2)

4.3.1 Generella iakttagelser av resultatet

Det undersökta materialet innehåller belägg för sammanlagt 286 fall där personskada uppstod som en direkt, eller indirekt, följd av polisens åtgärd att uppta förföljande i syfte att stoppa fordon, *diagram 1* (s. 74). Den undersökta tidsperioden är den 28 juni 1990 till och med sista december 2015. Totalt 56 fall återfanns i rapportformulären för 2010–2015.

Det är värt att poängtera att orsakssambandet mellan det ingripande som förföljandet innebar och den uppkomna personskadan kan variera avsevärt i styrka. Vissa skadehändelser skulle helt klart inte ha inträffat om inte polisen använt våld samtidigt som det i vissa fall skulle ha kunnat ske ännu allvarliga skador. Skadorna har uppstått genom avkörningar, kollisioner med andra fordon eller fasta föremål som exempelvis träd, betongsuggor, vägtrafikstolpar eller andra objekt i anslutning till vägbanan.

4.3.2 Dödliga skador

Vid 44 händelser uppstod dödlig personskada med sammanlagt 53 döda. I nio fall omkom två personer och i de övriga 35 en person. Antalet dödsoffer uppgår i genomsnitt till strax över två personer per år. Av *diagram 1* (s. 74) framgår att antalet händelser och döda varierar betydligt över tidsperioden.

Påfallande många fall av dödliga skador har uppstått när föraren kört ner i en sjö eller annat vattendrag.

2. Fredrika, 2015-11-01. Radiobil körde på halt väglag och i hög hastighet ner i en sjö efter ett timmeslångt förföljande, en polis omkom och polisaspirant skadades svårt. FU om tjänstefel mot VB som tillät att förföljandet fortgick lades ned (underlåtenhet att stanna på polisens tecken).

20. Viaredssjön, 2002-04-03. Närstående tredje man och flyende förare, båda i 15-årsåldern, omkom när de körde ner i en sjö (underlåtenhet att stanna på polisens tecken).

58. Ramsjö kanal, 1994-06-10. Flyende förare körde ner i kanal. Närstående tredje man omkom och en annan skadades (underlåtenhet att stanna på polisens tecken).

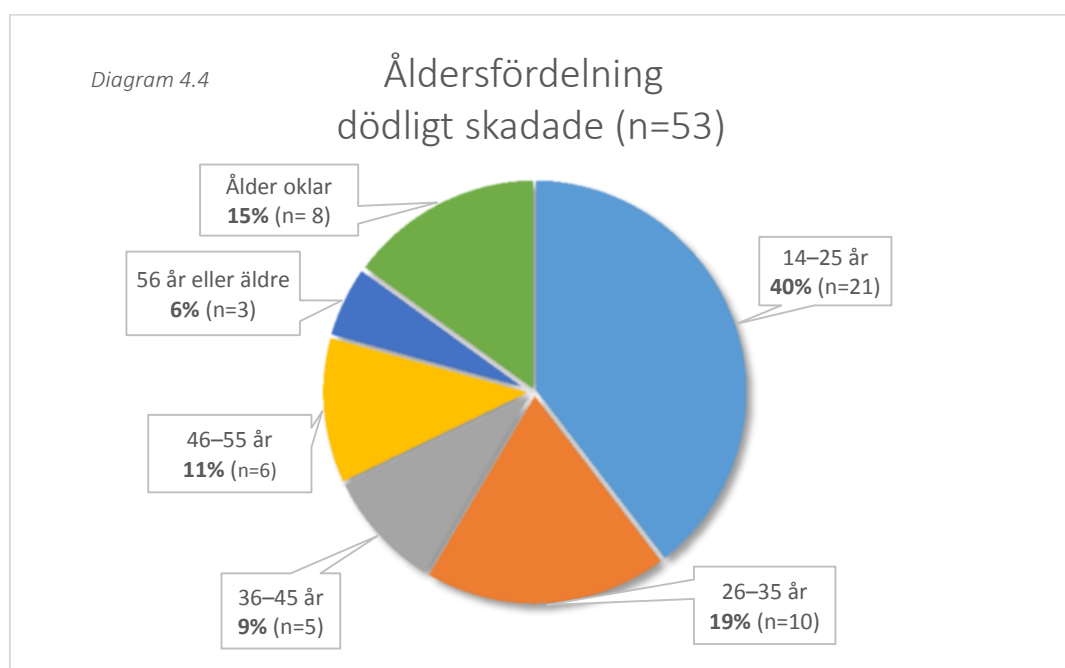
285. Landvettersjön, 2009-08-06. Flyende förare blåste positivt vid nykterhetskontroll och körde strax efter inlett förföljande ner i sjö (**rattfylleri**).

Laga befogenhetsgrund bedömdes föreligga vid två av de totalt sex dödliga skadehändelserna som inträffade 2012–2015 (undersökningsperioden för *u1*). Anmärkningsvärt nog har inte något av dem rapporterats in till RPS/NOA enligt föreskriftens krav, 14 § i RPSFS 2011:14.

Fyra skadehändelser rörde förföljande av flyende tvåhjuligt fordon där föraren förolyckades i tre fall och passageraren i ett fall. I fyra av fallen som resulterade i dödlig personskada deltog omålad radiobil (civilbil) i förföljandet.

Ofta framkommer i efterhand uppgifter om att den flyende föraren var alkohol- eller drogpåverkad. Så var exempelvis fallet vid olyckorna vid Hjulstabron respektive Fredrika, *fall 1* och 2. Misstankar om rattfylleri som är grundade i en konkret omständighet kan utgöra laga befogenhetsgrund att inleda ett förföljande (→3.2.3.1). Jag har inte haft tillgång till förstahandsuppgifter i alla ärenden men det framstår som att alkohol- eller drogpåverkan är vanligt förekommande i samband med fall där allvarlig eller dödlig personskada inträffat.

Uppgifter om hur gamla de som omkom var framgår av materialet i 86 procent av händelserna (n=38). Minst fyra av tio, förmodligen något fler, av de omkomna var i åldrarna 14–25 år. Med undantag för två fall utgörs samtliga dödsfall av pojkar och unga män. De två unga kvinnor som omkom var närstående respektive utomstående tredje män. För åldersfördelning i övrigt se vidare *diagram 4.4* nedan.



4.3.2.1 Flyende förare

I nära hälften av dödsfallen (n=26) var det den flyende föraren som förolyckades, *diagram 4.5*, s. 59. En händelse som fick stor uppmärksamhet är jakten på en motorcyklist med passagerare i Stockholm den 20 juli 2011 som slutade med att föraren avled. Omkring tio olika polisfordon, målade och civila, involverades inklusive en helikopter.

6. Helikopterfallet, 2011-07-20. En 22-årig mc-förare som körde i hög hastighet och med sin flickvän som passagerare förföljdes initialt av en omålad radiobil i en hastighet över 220 km/h som mest. Förundersökningen mot viss polispersonal rörande misstänkt tjänstefel och vållande till annans död lades ned av åklagaren. JO konstaterade att polisen haft skyldighet att ingripa mot föraren men att det kunde ifrågasättas om det var lämpligt att inleda ett förföljande och att detta borde ha avbrutits. Kritik riktades mot polisledningens samordning av insatsen.

”Ansvaret för att bristerna har förelegat – och att förföljandet kom att ske i strid med proportionalitetsprincipen – bedöms åvila myndigheten som sådan, ytterst dess ledning. Polismyndigheten i Stockholms län kritiserar därför.”¹⁵¹

4.3.2.2 Närstående tredje man

En tredjedel av de som förolyckades (n=17) var passagerare på eller i det flyende fordonet. Vid åtta av skadetillfällena omkom samtidigt föraren av det flyende fordonet. I en del ärenden finns belägg för att de närstående tredje männen varit misstänkta för brott. Dessa fall rör i stor utsträckning flyende rånare eller tjuvar som i samförstånd begått bostadsinbrott och/eller tillgripit fordon. Inte sällan handlar det om färsk gärning.

1. Hjulstabron, 2013-03-12. Närstående tredje man omkom tillsammans med flyende förare. Personbilen körde in brofundament på motsatt sida och ner i Mälaren efter att VB beordrat om broöppning. En parkerad polispatrull fattade intresse för bilen när föraren inte bländade av från helljus. En åtgärd som enligt TraF, jfr. 3:70 st. 2 p. 2. inte krävs av förare som passerar parkerat fordon. Männen hade strax innan snattat bensin men det framkom först senare under förföljandet. Den rättsmedicinska undersökningen visade att de unga männen var narkotikapåverkade. Av rekonstruktioner av färdvägen som SVT vidtog framgick att bilen inte körde märkbart över hastighetsbegränsningarna innan dess att förföljandet upptogs. Hastigheten över brokanten var över 110 km/h. Av allt att döma förstod de unga männen inte att bron var öppen. Under färden utsattes andra trafikanter för betydande risker, bland annat en personbil som stannade för broöppningen.

I den efterföljande massmediala debatten skrev den pensionerade arméöversten Ulf Henricsson en debattartikel där han kritiserade SVT:s rapportering som osaklig. Bland annat av den anledningen att Leif GW Persson, professor emeritus i kriminologi, uttalade att åtgärden att öppna bron inte stod i proportion till de brottsmisstankar som riktades mot de unga männen.

”Polisens uppgift är att skydda medborgarna och i prioriteringen mellan de skötsamma och buset måste de skötsamma komma först i ett fungerande rättssamhälle. Jag har stor respekt för media och dess roll i samhället men vill man behålla respekten hos allmänheten måste man vara bättre än i Hjulstafallet.”¹⁵²

För åtgärden att öppna bron dömdes VB till straffansvar för tjänstefel (underlåtenhet att stanna på polisens tecken.)

4.3.2.3 Utomstående tredje man

I elva procent av fallen (n=6) omkom utomstående tredje man. Nedan redogörs i korthet för samtliga av dessa. Noterbart är att fyra av händelserna inträffade inom loppet av 16 månader.

¹⁵¹ JO 6331-2011, s. 18.

¹⁵² Newsmill, Rätt av polisen att öppna Hjulstabron, 2013-05-13.

12. Huddinge, 1998-04-20. Förföljande som startade i tätbebyggt område och vidare i hög hastighet längs småvägar och skolområde med 30-sträcka. Slutade med frontalkrock med tredje man, en 51-årig kvinna, som omkom (underlåtenhet att stanna på polisens tecken).

13. Västerbron, 1997-06-18. 23-årig kvinna på cykel dog efter att ha blivit påkörd av inbrottstjuvar på flykt i en skåpbil (**stöld**).

16. Malmö, 2012-06-12. 60-årig man på cykel omkom när han kördes på av flyende förare i samband med förföljande som upptogs i centrala Malmö. En annan cyklist skadades lindrigt, fyra polisfordon deltog i jakten (**försök till misshandel, eventuellt grov**).

162. Älandsbro, 1998-10-20. Flyende förare, 35–30 år, dog när han frontalkrockade med personbil vars förare, 30 år, också han dog, dessutom skadades passageraren allvarligt. I ett tidigare moment skadades även två poliser (**tillgrepp av fortskaffningsmedel/misshandel**).

283. Norrtälje, 1998-06-15. En 60-årig kvinna i personbil och hennes två hundar omkom sedan rånare i en kapad lastbil kolliderade med henne. Under vansinnesfärden försökte yttre befäl varna omgivningen genom att köra i vänster körfält med tillslagna ljud- och ljussignaler när möjlighet gavs (**väpnat rån**).

284. Högdalen, 2009-07-21. Flyende förare i sportbil körde i hastigheter upp mot 100–150 km/h ihjäl 19-årig man. Detta skedde strax efter att det korta förföljandet avbrutits på grund av att patrullen blev i frånåkt (**vårdslöshet i trafik**).

4.3.2.4 Polis

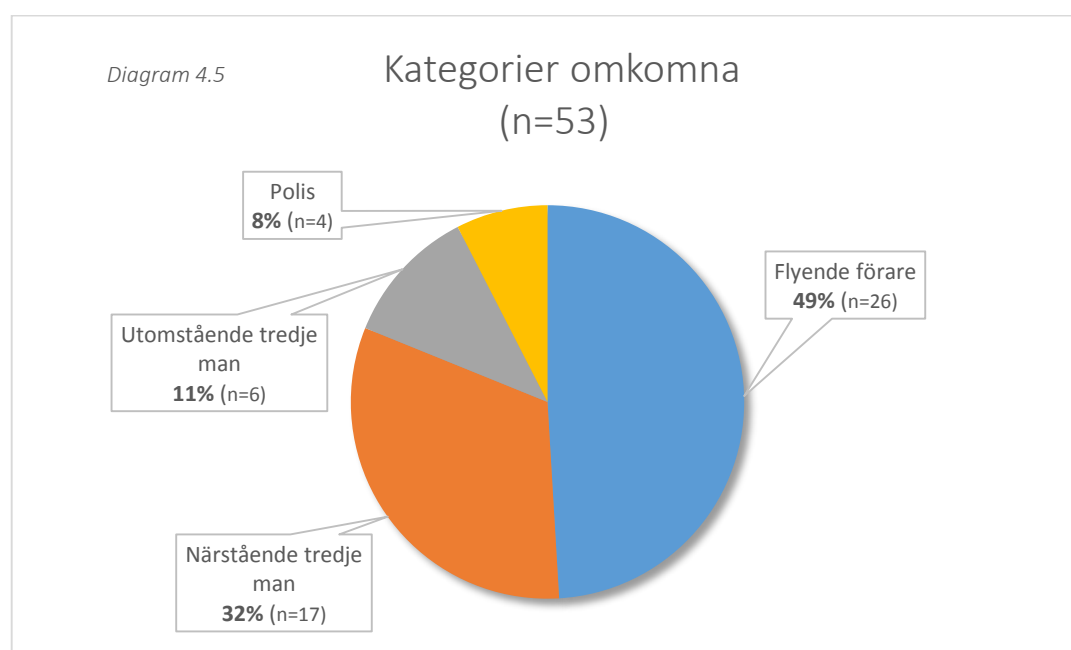
Fyra poliser omkom under undersökningens tidsperiod, *diagram 4.5*, nedan. Inte i något fall befanns någon polisanställd straffrättsligt ansvarig för brott med anledning av insatsen. Det kan noteras att det i tre av fyra fall varit fråga om jakt på förare som inte stannat på polisens tecken.

2. Fredrika, 2015-11-01 (s. 57) (underlåtenhet att stanna på polisens tecken).

3. Tomelilla, 2005-11-20. Radiobil klövs på mitten av passerande tåg vid en oövärdad järnvägsövergång under förföljande i hög hastighet, en annan polis skadades samtidigt (underlåtenhet att stanna på polisens tecken).

71. Piteå, 1995-08-20. Tredje man körde på MC-polis i vägförbuds i centrala Piteå. MC-polisen körde med blåljus men utan sirener i hög hastighet, enligt vittnen 120–140 km/h (underlåtenhet att stanna på polisens tecken).

109. Ljungby, 1991-09-28. Polis i en stillastående omålad bil blev påkörd av flyende rattfyllerist under pågående förföljande (**rattfylleri**).



4.3.3 Icke-dödliga personskador

Antalet händelser uppgår till 260 rörande sammanlagt 433 icke-dödliga personskador från och med den 28 juni 1990 till och med den sista december 2015.¹⁵³ Av *diagram 1*, bilaga 1, framgår att frekvensen icke-dödliga skador är avsevärt högre under undersökningens senare period. En topp kan noteras 2013 vilket är det år då flest formulär enligt den föreskrivna rapporteringsplikten inkom till RPS, 18 skadetillfällen kan identifieras. Det är dock inte enda förklaringen till den höga frekvensen. Ett förhöjt antal händelser återfinns även i medierapporteringen. 14 procent (n=43) av de 312 formulärrapporterade förföljandena under åren 2012–2015 i resulterade i icke-dödlig personskada.

Diagram 4.6 nedan visar att det i jämfört med övriga grupper råder en kraftig överrepresentation av skadade poliser. Siffran efter snedstreck anger antalet skadehändelser.

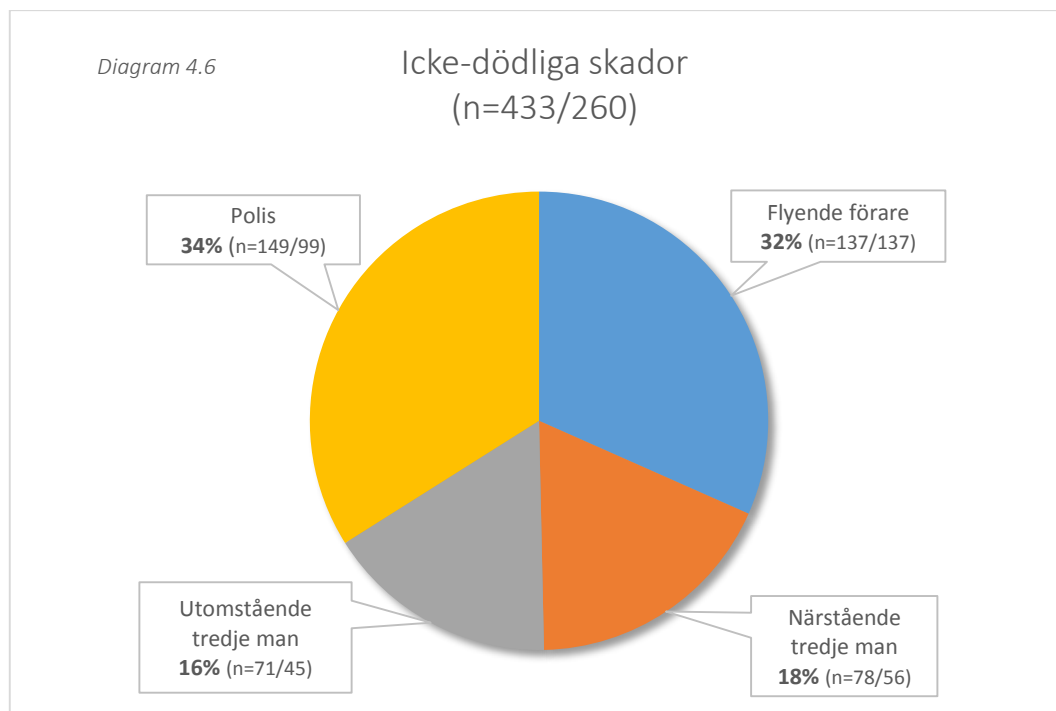
I materialet förekommer exempel på allvarliga olyckor som likaväl kunde ha resulterat i dödliga skador. I flera fall har de som skadats drabbats av livslånga men och handikapp. Ett par exempel återges nedan.

39. Amiralsgatan, 2015-02-11. Flyende förare i centrala Malmö körde i hög hastighet in i flera parkerade bilar. Radiobil följde på 150–250 meters avstånd med ljud- och ljussignaler tillslagna. En bil slungades av det flyende fordonet upp på trottoaren och skadade ett fyra månader gammalt spädbarn allvarligt. Barnets mor skadades mycket allvarligt, bl. a. hjärnskada och amputation av ett ben. Även ytterligare en kvinna skadades. Förundersökningen om brott begåtts av någon polis lades ned (vårdslöshet i trafik).¹⁵⁴

72. Visby, 2013-04-14. En flyende personbil i körde i hög hastighet genom centrala Visby och in i ringmuren efter ett kort förföljande av en radiobil med tillslagna ljud- och ljussignaler. Förföljandet inträffade kl. 02.30 under en festnatt mot söndag med mycket folk i området. Gående fick kasta sig åt sidan. De tre män i det flyende fordonet skadades, två av dem allvarligt (underlåtenhet att stanna på polisens tecken.)

¹⁵³ Motsvarande antal för åren 2013–2015, är 91 händelser med sammanlagt 166 skador. För denna tidsperiod rapporterar Lundälv 2016:2 om 42 skadehändelser med sammanlagt 77 dödliga (fyra) och icke-dödliga (73) skador, s. 49 och 51.

¹⁵⁴ Det är möjligt att ha synpunkter på beslutet som inte är i linje med JO:s uttalande.



Förare och passagerare på tvåhjuliga fordon – som av naturliga skäl är betydligt mindre skyddade än exempelvis biltrafikanter – skadas i stor utsträckning. I materialet återfinns 24 skadehändelser medräknat fyra fall av dödliga personskador där motorcyklister, mopedister och cyklister drabbats.

43. Västermo, 2009-04-04. Flyende MC-förare körde av vägen och fick föras till sjukhus i samband med ett förföljande på slingriga vägar i hastigheter avsevärt över gällande hastighetsbegränsningar. Förföljandet genomfördes av ensampatrullerande polis (som var utbildare av utryckningsförare). Mötande trafik var vid två tillfällen tvungen att bromsa och svänga åt höger för att undvika kollision med motorcykeln.

Ärendet blev föremål för JO:s prövning. Länspolismästaren, liksom VB och chefen för myndighetens trafikavdelning, hävdade att det handlade om ett efterföljande och inte förföljande. Bland annat av den anledningen att den förföljande polisen – som också var utbildare av utryckningsförare. Stf JO Jan Pennlöv hänvisade till JO 1990/91 s. 70 och underkände myndighetens argument:

”Enligt min mening kan det inte råda något tvivel om att ingripandet var att bedöma som ett s.k. förföljande som inte var befogat vid tillfället. Förföljandet borde därför ha avbrutits i ett mycket tidigt skede. [...] Jag är något bekymrad över att de inblandade befattningshavarna och även Polismyndigheten i Västmanlands län till viss del inte ens nu i efterhand insett att så var fallet.”¹⁵⁵

Förföljandet var förenat med betydande risker för såväl motorcyklisten som andra trafikanter och kunde inte motiveras enligt JO. Dessutom var inget känt om förarens farlighet förutom att han körde utan registreringsskylt (underlåtenhet att stanna på polisens tecken.)

66. Gottsunda, 2015-08-19. Närstående tredje man som hoppade av flyende motorcykel med tre personer på, samtliga utan hjälm, blev påkörd av förföljande patrull. Skador som ej var ringa uppstod. Färden gick på gångvägar. Det var mörkt och motorcykeln hade inte belysningen påslagen. Radiobilens förare åtalades för vållande till kroppsskada. Enligt åklagaren hade föraren agerat oaksamt genom att köra i en alltför hög hastighet och för kort avstånd mellan polisbilen och motorcykeln. Uppsala tingsrätt ogillade åtalet och domen fastställdes av Svea Hovrätt (underlåtenhet att stanna på polisens tecken.)

Antalet icke dödligt skadade personer vid varje enskild skadehändelse varierade från en till som mest nio, *diagram 4.7*, bilaga 1.

¹⁵⁵ JO 1614-2010, s. 6.

64. Vrangsjö, 2013-04-11. Sammanlagt nio personer, varav fem poliser, fick föras till sjukhus. Detta efter att flyende stulet fordon med fyra pojkar, 16–19 år, voltade varvid en polisbuss vid undanmanöver kolliderade med en patrullbil som den var i begrepp att köra om i syfte att ta över jakten. Förföljandet gick längs riksväg 32 under ca 25 km i hastigheter omkring 170 km/h strax före olyckan. FU om tjänstefel lades ned. (**Tillgrepp av fortskaffningsmedel.**)

4.3.4 Något kort om kostnaderna för förföljanden

Även om det för uppsatsens uppgift saknas rättsekonomiskt perspektiv bör något kort sägas om kostnaderna för förföljanden och våldsanvändning där tekniskt hjälpmedel i syfte att stoppa fordon nyttjats.

I rapportformulären för 2012–2015 anges att egendomsskada uppstod till följd av insatsen i 79 procent (n=245) av de sammanlagt 310 fall (av 312) där svar lämnats.¹⁵⁶ Med andra ord har en sakskada uppstått i fyra av fem förföljanden.

Kammarkollegiets utbetalningar för kostnader för sak- och personskador uppgår under tidsperioden till minst 52 miljoner kronor varav merparten avser prejsningar.¹⁵⁷ Det kan noteras att kostnaderna ökat stadigt från år 2012 till en fördubbling år 2015.

Tabell 4.3

Skadeår	Antal skadeärenden	Kronor
2012	276	8 644 875
2013	291	10 994 672
2014	441	15 179 320
2015	451	17 209 079
Totalt	1 459	52 027 946

4.3.5 Slutsatser

I genomsnitt dödades strax över två människor årligen under de 25 och ett halvt år som undersökningen löper över. Antalet dödliga personskador som jag funnit uppgår därmed till det dubbla antalet i jämförelse med tidigare resultat publicerade av Lundälv (→2.3.3). Vanligast var att manlig flyende förare i ålder 14–25 år fick sätta livet till.

Som konstaterats i →1.6.2.11.6.2.1 är det svårt att uppskatta i hur många fall svensk polis årligen upptar förföljande. Detta faktum gör det svårare att dra säkra slutsatser av undersökningsresultaten i jämförelse med tidigare forskning. Så vitt det är möjligt att avgöra pekar dock resultaten på att de svenska förhållandena stämmer överens med tidigare utomnordiska och nordiska studier (→2.3.2 och 2.3.3). I vart fall motsägs de inte. Att förföljande är en för polisen i huvudsak nattlig aktivitet (*diagram 4.8*, bilaga 1) slogs fast även i den norska studien. Det förefaller i jämförelse med den finska studien som att den brottslighet som flyende förare misstänks för är densamma som för de svenska förhållandena.

I jämförelse med de dödliga personskadorna råder utan tvekan större osäkerhet vad gäller numerären av icke-dödliga personskador. Detta eftersom de förra genererar stor uppmärksamhet i

¹⁵⁶ Ruta 18A, formulär RPS 104.5, se bilaga 3.

¹⁵⁷ Skadestatistik för Polismyndigheten 2012–2015, Kammarkollegiet, 2016-09-02.

massmedia och utförlig dokumentation hos myndigheterna. Det kan dock konstateras att jag funnit nära fyra gånger fler skadade än vad som framkommer i Lundälvs studie för perioden 2013–2015. Förvånande nog framstår det som att poliser är den kategori som i högst utsträckning riskerar att skada sig i samband med förföljanden, *diagram 4.6* (s. 61). Resultatet står i kontrast till att poliser utgör den kategori som i minst uträkning drabbas av dödliga skador. Utan tvekan skadas ingripande poliser ofta, frågan är dock om inte anledningen till den höga andelen är rent mänsklig och beror på att så gott som all information i undersökningen har Polismyndigheten som källa. Gissningsvis har VB vid fråga från media bättre kännedom om kollegor som skadats, än exempelvis skador som drabbat misstänkta. Av samma skäl framstår det som att avrapporterande polis vid ifyllande av formuläret för våldsanvändning i högre utsträckning är benägen att ange om han eller hon själv alternativt kollegor skadats.¹⁵⁸

Även om det i jämförelse med de allvarliga personskadorna är av underordnad betydelse ska framhållas att förföljandena årligen kostar samhället stora summor. Ett tydligt exempel på detta är *fall 249*, s. 48. Se i övrigt →4.3.4.

4.4 Åtal och domar mot poliser (u3)

4.4.1 Resultat

Sammanlagt identifierades 20 beslut om åtal mot poliser som misstänkts för brott i anledning av förföljanden, *tabell 4.2* (s. 73). I nio av rättsfallen prövades tillåtligheten av förföljande som åtgärd. Två av dessa, där domstolen i båda fallen ogillade åtalet, togs upp som RH-fall →3.3.3–4.¹⁵⁹ Endast två mål resulterade i straffansvar. De avgjordes av Svea hovrätt (B 9247-08) respektive Sollentuna tingsrätt (B 4183-03, *fall 122*). Målen rörde båda förföljanden av oskyddade mopedister och har stora likheter med varandra. I båda fallen dömde domstolen till ansvar för tjänstefel av normalgraden. Svea hovrätts dom som är den mest intressanta.

Svea hovrätt B 9247-08. Händelsen inträffade i Älvsjö i Stockholm år 2007. Två ungdomar på moped, en pojke och en flicka i 14–15-årsåldern, förföljdes på småvägar och gångvägar samt över en gräsmatta. Pojken som körde mopeden misstänktes inledningsvis för trafikförseelse med anledning av att han körde över ett övergångsställe men också eftersom han, i likhet med flickan, saknad hjälm. Poliserna som följde mopeden uppmanade via orderhögtalare vid upprepade tillfällen föraren att stanna. När pojken istället fortsatte färden slog patrullen på blåljus och sirener. Förföljandet slutade med att pojken tappade kontrollen över mopeden som välte vilket fick till följd att ungdomarna föll av och sedan avvek från plusten utan att hittas.

Med resonemang hämtade från chefs-JO:s uttalande i 1990/91 s. 70 fann Södertörns tingsrätt att poliserna gjorde fel som upptog ett förföljande av mopeden. De hade av oaktsamhet åsidosatt vad som gällt för uppgiften. Förföljandet framstod inte som proportionerligt eftersom ungdomarna varken genom brottslighet eller på annat sätt varit farliga för andra människors liv eller hälsa. Åtalet ogillades dock eftersom tingsrätten betraktade gärningen som ringa. Detta med beaktande av att (1) hastigheten inte var allt för hög och det (2) inte var särskilt mycket folk i närheten samt att (3) förföljandet ägt rum dagtid men även att (4) personrån med moped inblandat ägt rum i området. Domstolen anförde också den omständigheten att (5) de två poliserna inte fått någon utbildning i vad som gäller vid förföljanden som skäl till att gärningen var att bedöma som ringa.

¹⁵⁸ Rutorna 15A–17C i rapportformuläret, se bilaga 3.

¹⁵⁹ RH 2007:40 och 2011:3.

Svea hovrätt (vars dom saknar hänvisningar till JO:s uttalande), höll med om att polisernas handlande inneburit ett överträdande av den uppgift som ålegat dem i deras tjänstgöring. Vid sin bedömning av om gärningen var att anse som ringa beaktade hovrätten att det rörde sig om två unga personer som färdats på en och samma moped och att de dessutom saknat hjälmar och utsatts för en påtaglig stress. Eftersom förföljandet delvis skett på gångbanor var faran för att någon skulle ha skadats inte obetydlig. Hovrätten ansåg att åtgärden inte var proportionerlig varför gärningen inte skulle bedömas som ringa. Vidare underkände domstolen tingsrättens avslutande resonemang rörande frånvaron av utbildning.

”En polisman måste självklart hålla sig underrättad om vad som gäller för myndighetsutövning i tjänsten. Detta gäller särskilt för uppgifter som innefattar våldsanvändning eller, som detta fall, förföljande med bil. Endast i sällsynta undantagsfall torde en polisman på sådana områden kunna åberopa okunskap om gällande regler som ansvarsfrihetsgrund. Så är inte fallet beträffande den nu aktuella gärningen.”¹⁶⁰

Det kan något förvånande noteras att målet inte resulterade i ett RH-referat. I en kommentar till rättsfallet skriver Norée följande:

Att poliserna kunde ha haft en otillräcklig utbildning mildrade inte hovrättens syn på deras försumlighet utan ledde snarast till en strängare bedömning. Vid tvångsingripanden är det särskilt angeläget att polisen – om inte någon annan har gjort det – själva ser till att de skaffar sig erforderlig utbildning så att de har kompetens för uppgifter av det aktuella slaget.¹⁶¹

122. Stäket, 2003-05-13 (Sollentuna TR:s dom i mål B 4183-03). En mc-polis upptog förföljande av en moped vars förare inte ville stanna. Åtgärden, som inte var försvarlig, vidtogs utan inhämtande av tillstånd från VB och trots att den enligt åklagaren innebar fara för mopedisten. Mopedisten körde i diket och skadade sig lindrigt. Efter att ha återgivit chef-JO:s uttalande i ämbetsberättelsen 1990/91 – om bristande proportionalitet i fall av förföljanden i samband med misstanke om att den flyende föraren gjort sig skyldig till överträdelse av trafikförvaltningsarna som inte kan leda till annat än bötesstraff – anförde tingsrätten det följande i domskälen:

”Mot bakgrund av det anförda gör tingsrätten den bedömningen att G.J. vid tillfället har åsidosatt vad som gällt för uppgiften genom att med motorcykel förfölja mopedisten som fördes av E.E. trots att ett sådant förföljande inneburit fara för den förföljde och förföljandet inte varit försvarligt med hänsyn till att E.E. varken genom visad brottslighet eller av annan anledning varit att anse som farlig för andra människors liv eller hälsa.”

Polisen dömdes till ansvar för tjänstefel med påföljden dagsböter som bestämdes till lägsta möjliga. Hovrätten nekade prövningstillstånd.¹⁶² (Underlåtenhet att stanna på polisens tecken.)

Av de 20 fallen härrör 60 procent (n=12) till förföljanden i Stockholms- och Uppsalaområdet. Personskada inträffade i 13 av dem. I två fall rörde det sig om dödlig skada med sammanlagt tre döda och i elva händelser om icke-dödlig personskada.

Häften av åtalen ledde till fällande dom i tingsrätten. 15 fall överklagades av någon eller båda parterna. Hovrätten ändrade tingsrättens dom i fem fall, fyra av dessa till den tilltalades fördel och i ett fall i enlighet med åklagarens yrkande. Ett fall beviljades prövningstillstånd i HD som resulterade i delvis ändring enligt åklagarens yrkande. Av de 20 besluten om att väcka åtal ledde endast åtta fall, eller 40 procent, till fällande dom.

Flera och alternativa brottsrubriceringar förekommer som regel. Tjänstefel av normalgraden dominerar och återfinns i alla utom två fall (n=18). Det rör sig vidare om bland annat vårdslöshet i trafik

¹⁶⁰ Se dock samma domstols dom i mål B 4502-16 som är betydligt mer förlåtande mot polisen. Det är svårt att se att de två domsluten är förenliga med varandra.

¹⁶¹ Norée 2011, s. 131.

¹⁶² Det hade varit intressant att se vilka skäl försvaret anförde men tyvärr har handlingarna gallrats.

inklusive grovt brott (n=7), vållande till kroppsskada (n=4) och framkallande av fara för annan (n=2). De fall där domstolarna dömde den tilltalade till ansvar gällde tjänstefel (n=4), vårdslöshet i trafik (n=3) och vållande till kroppsskada (n=1). I samtliga fall bestämdes påföljden till dagsböter, varierande från 30 till 60. De reella beloppen varierade mellan 3 600 och 14 000 kr.¹⁶³ PAN:s yttranden i målen visar att ingen av de dömda poliserna förlorade sin tjänst.

4.4.2 Slutsatser

Detta är inte en uppsats om brottet tjänstefel eller andra tänkbara brott som poliser kan tänkas begå i samband med förföljanden. Det synes ändå vara på sin plats att i en något friare form kortfattat redogöra för några av de slutsatser som kan dras av materialet. Inledningsvis är det viktigt att framhålla att frågan om straffrättsligt ansvar i samband med ett förföljande – i motsatts till tillåtligheten av samma åtgärd – kräver en betydligt mer ingående bedömning och att fler omständigheter beaktas. Brottet tjänstefel är till sin konstruktion komplicerad och noggrann utredning krävs, sådant utrymme saknas inom ramen för det här arbetet. Det finns dock fog att påstå att omständigheter som motsvarar åtminstone ringa fall av tjänstefel, det vill säga en gärning som är strafffri, existerar i åtskilliga av de 185 fall av förföljanden i materialet där laga befogethet befunnits ej föreligga.

Som framgår ovan har jag endast lyckats hitta två fall där domstol dömt till straffrättsligt ansvar för åtgärden att med ett rent förföljande – alltså ej innefattande bruk av särskilt hjälpmedel – försöka stoppa fordon. Detta skulle kunna förklaras av att VB och poliser i yttre tjänst har erforderlig utbildning och god kompetens inom området. Undersökningarnas resultat pekar dock snarare på det motsatta förhållandet. Kunskap om de rättsregler som styr tillåtligheten av förföljande saknas till och med bland poliser i ledande befattningar, se *fall 2* (s. 57) och *6* (s. 58) samt särskilt *fall 43* (s. 61)¹⁶⁴. En annan förklaring skulle kunna vara den förhållandevis breda marginal som av domstolarna tillerkänns poliser som åtalas för brott i tjänsten. Enligt förarbetet till tjänstefelsbrottet följer av allmänna principer att straffrättsligt ansvar för oaktsamhet inte ska komma i fråga för varje avvikelse från den eftersträfvade normen. En viss marginal föreligger alltid mellan det helt aktsamma och det oaktsamma.¹⁶⁵ En tredje skulle kunna vara att domstolarna är ovilliga att fälla poliser till ansvar och därför mer benägna att lita på tilltalade polisens vittnesmål än andra personers utsagor och då särskilt den (i så gott som samtliga fall) klandervärde flyende föraren.¹⁶⁶ Detta skulle i sin tur möjligen förklaras av att polisen utgör en del av rättsapparaten vilken domstolarna har som

¹⁶³ Det sistnämnda bötesstraffet gällde *fall 1* (s. 56). Någon egentlig påföljd blev det dock inte tal om. Beloppet, samt 1 000 kronor i rättegångskostnader som befälet befanns skyldig att betala, samlades in av poliskollegor inom loppet av bara några dygn.

¹⁶⁴ Se även Sollentuna tingsrätts dom i *fall 122*, mål nr B 4183-03, där domstolen i domskälen anger att den åtalade polisen under rättegången sade sig känna till innehållet i PL och föreskriften, s. 5.

¹⁶⁵ Prop. 1988/89:113, s. 19. Se exempelvis Svea Hovrätts domar i mål B 2709-15 och *fall 5*, RH 2011:31 båda angående tjänstefel. I NJA 1993 s. 360 ogillade HD talan om ansvar för tjänstefel i tre fall av frihetsberövanden. I ett av fallen var motiveringen att bestämmelserna som den tilltalade polisen haft att tillämpa var allmänt hållna och kunde ge uttryck för olika bedömningar. Polisen kunde därför inte anses ha innefattat en sådan felbedömning att det inneburit ett åsidosättande av vad som gällt för tjänsteuppgiften, Holmqvist m.fl., s. 20:22 f.

¹⁶⁶ En granskning av ogillade åtal vid Riksenheten för Polismål, Riksenheten för polismål, s. 11.

vana att lita på. Intressant nog råder det en allmän uppfattning bland åklagarna att domstolarna ofta ställer högre bevis- och andra krav i mål där poliser är åtalade för brott.¹⁶⁷

Det kan noteras att Åklagarmyndighetens målsättning på senare år har varit att antalet ogillade åtal i polismål inte bör överstiga 25 procent.¹⁶⁸ När det gäller fall förföljanden visar resultatet av *nr 3* att den andelen är anmärkningsvärt mycket större, 60 procent.

Slutligen går det att fråga sig varför inte fler fall av förföljandet föranlett utredning och varför åklagare inte åtalat för tjänstefel i fler ärenden. Att det sistnämnda inte skett framstår som svårförklarligt i flera fall. Allra tydligast i *fall 52* (s. 51), *74* (s. 46) och *249* (s. 48). I *fall 2*, (s. 57) framgår det uttryckligen att anledningen till att åklagaren ansåg sig förhindrad att väcka åtal berodde på att JO:s uttalanden inte är rättsligt bindande.¹⁶⁹ Häremot kan dock intressant nog konstateras att tingsrätterna, i båda de fall där åtal ledde till fällande domar, beaktade chefs-JO:s uttalanden i ämbetsberättelsen 1990/91 s. 70, avsnitt →4.4.1, se särskilt *fall 122*, s. 64. Av visst intresse är möjligen även den skiljaktiga meningen från en av nämndemännen i Svea hovrätts dom, B 3300-04. Vidare förde i NJA 2013 s. 336 såväl hovrätten liksom HD:s föredragande resonemang med hänvisning till JO 1990/91 s. 70. Föredragande anförde följande om JO:s status som rättskälla:

Även om Justitieombudsmannens uttalanden bör vara styrande för polisens verksamhet och utformandet av föreskrifter och även om det får anses åligga en tjänsteman att i möjligaste mån hålla sig informerad om Justitieombudsmannens beslut på tjänstemannens område, kan inte Justitieombudsmannens uttalanden ensamt ligga till grund för ett straffrättsligt ansvar i detta fall.

Den straffrättsliga legalitetsprincipen får antas ligga till grund för slutsatsen. I HD:s dom saknas hänvisning till JO:s uttalande. I de övriga 16 fallen omnämns överhuvudtaget inte något av JO:s uttalanden i domskälen.

¹⁶⁷ *Årsrapport 2015*, Särskilda åklagarkammaren, s. 28.

¹⁶⁸ Riksenheten för polismål, s. 2.

¹⁶⁹ *Fall 2*, negativt åtalsbeslut, AM-152000-15. Jfr. även NJA 2013 s. 336, p. 8–12.

5 Diskussion

5.1 Bristande laga befogethet

Det går inte att komma från att polisiär våldsanvändning ställer krav på svåra avvägningar. Det framstår inte som rimligt att lasta enskilda poliser i alla de fall i materialet där en legalitetsbrist kan konstateras. Materialet innehåller ett antal fall där polisen tveklöst inte haft något annat val än att tillgripa våld för att få stopp på flyende fordon. En poliskår bestående av modiga och handlingskraftiga individer som med stor iver bekämpar brottslighet och i övrigt bistår allmänheten är tveklöst något att vara tacksam för som medborgare.

Med detta sagt är det dock – även med den bästa av välvilja – svårt att betrakta en regelefterlevnad i endast hälften av fallen, det vill säga laga konkret befogethet att uppta förföljande, som något annat än ett underkännande av Polismyndighetens verksamhet i detta avseende. Resultatet av #1 bör lända till eftertanke. Detta särskilt med tanke på att det är fråga om en rättsvårdande myndighet som av lagstiftaren utrustats med befogethet att utöva våld mot medborgarna. Vidare också av den anledningen att Polismyndigheten har i uppdrag att öka tryggheten i samhället. Anmärkningsvärt är dessutom att det i fall där personskador inträffat endast funnits laga befogethet att uppta förföljande i 4 av 10 fall.

Utifrån undersökningsmaterialet framträder en bild av att det inom Polismyndigheten förefaller finnas en ovilja att anpassa verksamheten samt föreskrifterna och de allmänna råden så att de bättre stämmer överens med gällande lagstiftning. Denna hållning är svårförenlig med såväl rikspolischefen som inrikesministerns uppfattningar att Polismyndigheten ska rätta sig efter JO:s uttalanden →2.2. Föreskrifterna får självklart inte ge intrycket av att polisen har större befogethet än vad som stadgas i 8, 10 och 22 §§ PL, på så sätt att det i strid med legalitetsprincipen tillskapas en ny ansvarsfrihetsgrund. Av allt att döma framstår det som att detta är något som poliser gjort vid den praktiska tillämpningen av rättsreglerna.

Det faktum att poliser, dessutom ofta även på hög chefsnivå (se exempelvis *fall 2, 43 och 52*) i stor utsträckning saknar kunskap om gällande rätt är minst sagt oroande. Under undersökningsperioden rådde enligt 20 § RPSFS 2011:14 krav på att granskande befäl tillsåg att förföljanden rapporterades till länspolismästaren.¹⁷⁰ Efter att ha gått igenom de sammanlagt 312 rapportformulären är det svårt att tro att detta har skett i alla fall och att den tillsynsfunktion som länspolismästarna haft att utföra fungerat tillfredsställande. Omständigheterna är i många fall av sådan karaktär att myndigheternas chefer borde ha reagerat och förtydligat vikten av en bättre regelefterlevnad inom verksamheten, om inte annat av arbetsmiljöskäl.

¹⁷⁰ Bestämmelsen återfinns inte i PMFS 2016:10.

5.2 Oproportionerligt risktagande

Mer än 25 år efter att JO konstaterade allvarliga brister i samband med polisens insatser att stoppa fordon framstår det som utomordentligt förvånande att så lite – om ens något – har förändrats. Antalet dödliga personskador är på samma nivå. Vad som dock har förändrats är utrymmet i det offentliga samtalet. Efter att ha varit ett hett diskuterat ämne i media under perioder av 90-talet har debatten i princip dött helt. Man kan fråga sig varför – och om inte även media har ett ansvar.

Förföljandets natur är sådan att det är en av de mest allvarliga formerna av våldsanvändning som polisen kan tillgripa. De frågor som aktualiseras med anledning av resultatet av #2 har avgörande betydelse för den behovs- och proportionalitetsavvägning som ska göras enligt 8 och 10 §§ PL i samband med upptagande av förföljanden enligt 22 § PL. Laga befogenhet föreligger i endast 40 procent av de förföljanden som resulterat i personskada enligt resultatet i min studie. I fallen där en konkret laga befogenhetsgrund saknas eller förföljandet i varje fall varit försvarligt har den dominerande anledningen till att förföljande upptagits varit att föraren underlåtit att stanna på polisens tecken. Detta kan ensamt anföras som argument för att de bedömningar som utförs i den praktiska verksamheten ofta inte är försvarbara. Även i ljuset av den internationella forskning som jag redogjort för (→2.3.2) är det svårt att komma till någon annan slutsats än att den intresseavvägning som svensk polis vidtar (eller underlåter att vidta) i samband med förföljanden i många fall är skev. Det vill säga att det saknas proportionalitet mellan intresset av att bekämpa brott å ena sidan och å andra sidan de allvarliga risker som förföljandena alldeles uppenbart är förknippade med.

Det faktum att riskerna med de förföljande som genomförs i Sverige inte studerats i större omfattning tidigare är beklagligt, det är kan inte ses som förenligt med Nollvisionen. Åtskilliga personskador och lidande liksom stora samhällskostnader hade kunnat undvikas med bättre kunskap i verksamheten och tydligare bestämmelser i föreskrifterna och de allmänna råden för när förföljande är tillåtligt.

5.3 Skyddsvärda intressen

Det står klart att biljakter ofta får allvarliga konsekvenser och är förenade med svåra personskador och stora ekonomiska kostnader. Ett antal skyddsvärda intressen som är avgörande för försvarlighetsbedömningen av polisens våldsanvändning kan identifieras enligt uppställningen nedan.

(1) Aktörer	(2) Materiell egendom	(3) Värden
Flyende förare	Flyende fordon	1. Principer och internationella traktater
Närstående 3M	MÄ berättigade intresse	2. Respekt för lag och ordning
Utomstående 3M	Statens egendom	3. Brottprevention
Polis		4. Tilltro till polisens förmåga att bekämpa brott
		5. Polisens arbetsmoral

Det rör sig om de (1) aktörer vars liv och hälsa riskeras i samband med förföljanden men också de (2) egendomsskador och kostnader som ingripandena är behäftad med. Vidare utgör de (3) samhälleliga värden som aktualiseras ett tredje intresse.

Det är möjligt att tänka sig andra eller fler värdeintressen som kan vara skyddsvärda. Ovanstående är endast ett förslag till utgångspunkt för en vidare diskussion om hur de motstående intressen som aktualiseras vid tillämpningen reglerna i PL. Vad gäller de två första kategorierna, *aktörer* respektive *materiell egendom* har dessa redogjorts för i avsnitten →1.6.3.1 och 4.3.1–4.3.5.

I den tredje kategorin, *värden*, återfinns de grundläggande principerna för legalitet (→3.1.1–3.1.2 och JO:s uttalanden) i p. 1. Nollvisionen ryms under p. 2 (→3.2.1). Under p. 2–3 kan polisens uppdrag enligt PL 2 § inordnas (→2.1). Det finns fog att påstå att avgörande för polisens möjligheter att bekämpa brott och tjäna medborgarna är att allmänheten hyser en tilltro till myndighetens förmåga att utföra arbetsuppgifterna på ett effektivt sätt, p. 4. Vad gäller p. 5 avses de värden som innebär att poliser finner verksamheten meningsfull. Bestämmelser som i alltför stor utsträckning inskränker polisens möjlighet att ingripa mot brottslighet och störningar av den allmänna ordningen inverkar inte enbart i negativ riktning på brottsupplärningen och preventionen av brott (p. 2 och 3) men möjligen även på arbetsmotivationen.

Med anledning av resultatet av *u1* och *u2* förefaller det som att ingripande poliser i vissa situationer – i motsats till JO:s uppfattning – tillmäter värdena i p. 2–5 större betydelse än punkterna under rubriken *egendom* men även omsorgen om den egna och arbetskamraternas samt omgivningens liv och hälsa. Vidare är det möjligen så att gemene man i allmänhet anser att respekten för lag och ordning är överordnad rätten till flyende förare och närstående tredjemans rätt till rörelsefrihet samt liv och hälsa. En sådan ståndpunkt representeras av debattören Ulf Henricsson, se *fall 1* (s. 58). Uppfattningen är dock svårförenlig med den offentlighetsprincipen men också rätten till liv artikel 2 EKMR och den enskildes rörelsefrihet RF 2:8.

Sammanfattningsvis utgörs den centrala frågan av hur de olika intressena ska viktas i relation till varandra. Hur dessa förhåller sig till varandra avgör i vilken riktning försvarlighetsbedömningen av våldsanvändningen utfaller. Vilka värden som prioriteras av samhället förändras över tid och till syvende och sist är det upp till lagstiftaren att besluta när bestämmelserna är i behov av uppdatering.

5.4 Riskbedömningar till skydd för vilket intresse?

Det är möjligt att ytterligare problematisera kring den avvägning som görs i samband med polisär våldsanvändning i syfte att stoppa fordon. Enligt JO:s uppfattning är ett förföljande i stadsmiljö under dagtid generellt förknippat med sådan betydande risk för utomstående att det endast ska upptas undantagsvis. Det får därmed förstås att motsvarande ingripande nattetid på landsväg innebär mindre risk för utomstående varför åtgärden oftare kan anses som försvarlig och därför tillåtlig.

Mot detta resonemang går det enligt min uppfattning att anföra en argumentation som grundar sig i behovsprincipen. Givet att den misstänkta brottslighetens art inte är alltför allvarlig torde man i kunna fråga sig om inte behovet av förföljande minskar betydligt i det sista fallet eftersom den flyende föraren utgör ett litet eller obetydligt hot mot sin omgivning i fall där det råder lågtrafik och därmed liten riskexponering för utomstående tredje man. Vidare innebär förföljanden under

nattetid försämrade ljusförhållanden, särskilt vintertid, men också risk för ökad trötthet för inblandade förare. Vad som framstår som en paradox kan uttryckas enligt följande:

tätort – högtrafik – dag	stor risk för olycka skäl att avstå förföljande pga. flyende utgör fara för annan
landsväg – lågtrafik – natt	mindre risk för olycka skäl att avstå förföljande pga. flyende ej utgör fara för annan?

Det finns dock skäl som talar emot det anförda resonemanget. Det kan antas att JO anser att utomstående tredje man är särskilt skyddsvärd varför förföljande under de sistnämnda omständigheterna i större utsträckning kan godtas. Det vill säga att intresset av att beivra brott och upprätthålla samhällets bild av en handlingskraftig poliskår väger över under förutsättning att risken för utomstående hålls till en låg nivå. Om man accepterar resonemanget får man enligt min uppfattning finna sig i att flyende förare, närstående tredje man och polis är att betrakta som mindre skyddsvärda i jämförelse med utomstående tredje man.

Jag är själv inte fullkomligt övertygad, bland annat med *fall 2* (s. 17 och 57) i åtanke där en polis omkom och en annan skadades allvarligt under just sådana omständigheter som beskrivs i det senare alternativet. Det vill säga ett förföljande under nattetid med (förmodat) trötta förare och få trafikanter på vägarna samt initialt misstänkt brottslighet av mindre allvarligt slag. Detta särskilt med anledning av att hastigheten vid förföljande på landsvägar generellt sätt är betydligt högre vilket bidrar till ökad risk för de inblandade. Men också beroende av att internationell forskning visar att flyende förare i många fall återgår till någorlunda normalt körsätt efter det att polisen avbrutit sin jakt på fordonet. Vidare visar empiri att det är svårt för en polis att veta om, och i så fall vilka, närstående tredje män som befinner sig i fordonet. Dessutom torde arbetsmiljöskalet tala för att de risker som poliser utsätts för måste stå i proportion till nyttan med ingripandet alternativt den risk som uppkommer i det fall poliserna underlåter att ingripa.

En slutsats skulle kunna vara att allvarligheten av den brottslighet som personerna i det flyende fordonet misstänkas för – samt vad som är känt om deras farlighet – i större grad borde styra bedömningen av försvarligheten. Under alla omständigheter torde resonemanget åtminstone vara värt att vidare utforskas.

5.5 De lege ferenda

Mot bakgrunden av studiens resultat vad gäller de många personskadorna och den höga andelen förföljanden som upptas i avsaknad av laga befogenhetsgrund framstår det som ofrånkomligt att en förändring i polisens beteende måste ske. Detta i synnerhet med tanke på myndighetens uppdrag att minska brottsligheten och öka tryggheten i samhället. Många av de fall av förföljanden där det saknas laga befogenhetsgrund torde kunna betraktas som åtminstone ringa tjänstefel, det vill säga: även om de inte är fråga om en straffbelagd gärning sänds en signal om att det är fråga om ett oönskat beteende.

Det framstår som en nödvändig åtgärd att införa en justering i PL 22 § p. 1 med lydelse att det – för att bruk av våld ska vara försvarligt – krävs en *konkret misstanke* om att den som färdas i fordonet som polisen har för avsikt att stoppa antas ha gjort sig skyldig till ett brott med *fängelse i straffskalan*. Liknande bestämmelser har med gott resultat införts i flera delstater i USA i syfte att minska olyckorna och reducera kostnaderna för de skador som uppstår. För att ett förföljande ska få vidtas krävs exempelvis enligt vissa myndigheters regelverk misstanke om allvarlig brottslighet av typen *felony* (som ofta motsvaras av ett fängelsestraff på ett år eller mer) till skillnad från *misdemeanor* (vanligen upp till ett års fängelse i straffskalan) eller det minst allvarliga, *infraction* (bötesbrott).¹⁷¹ Striktare regler för när förföljanden får upptas innebär enligt forskningen inte att förare i nämnvärd utsträckning väljer att försöka köra ifrån polisen eller att brottsligheten ökar. Det saknas vidare belägg för att brottsuppläringsnivån påverkas i negativ riktning, →2.3.2.

Det framstår som svårt att finna avgörande argument för att inte genomföra en ändring av reglerna. Polismyndigheten skulle kunna förekomma lagstiftaren genom att justera föreskrifterna i syfte att åstadkomma bättre överensstämmelse med JO:s uppfattning av rättsläget. Dessutom borde bestämmelser om en nära nog nolltolerans på förföljanden av oskyddade trafikanter som mopedister, MC-förare och andra som saknar skyddande kaross övervägas. Detta främst på grund av dessa trafikanters stora utsatthet och därmed risken för allvarliga skador. Men också mot bakgrund av att den risk som de utgör mot andra trafikanter är mindre i jämförelse med personbilar och tyngre fordon med en större ratio massa i förhållande till hastighet. I linje med JO:s rekommendationer borde dessutom striktare rekommendationer rörande förföljanden som upptas med civil polisbil införas.

Det kan nämnas att JO formellt sätt har möjlighet att föreslå för lagstiftaren att denne ändrar i föreskrifterna eller lagen. Under alla omständigheter framstår det som lämpligt att JO uppmärksammar riksdagen på att de missförhållanden som Chefs-JO Claes Eklundh uppdagade för mer än 25 år sedan fortfarande kvarstår.

Avslutningsvis saknas inte skäl att fråga sig om inte Polismyndighetens verksamhet – åtminstone i de delar som omfattas av våldsmonopolet – borde inordnas under ett fristående tillsynsorgan. Debatten har förts tidigare och under lång tid, nu har ytterligare ett argument tillkommit.

¹⁷¹ Alpert 1997, s. 4.

Bilaga 1 – Diagram och tabeller

Tabell 1.7 – Material

Källa	Beskrivning	Tidsperiod	Sökord/förtydligande
SVT Meta	SVT:s databas över telegram och inslag	2000-01-01–2015-12-31	1.) biljakt* 2.) polisjakt*
SVT-katalogen	SVT:s äldre databas över telegram och inslag	1990-06-28–2008-08-19	1.) biljakt* 2.) polisjakt*
SR ENPS	SR:s databas över telegram och inslag	1990-03-31–2015-12-31	1.) biljakt*
SR:s gamla manusarkiv	SR:s äldre databas över telegram och inslag	1990-06-28–2001-03-31	1.) biljakt*
SRF:s researchtjänst	Sveriges radios förvaltnings arkiv och databaser	1990-06-28–2015-12-31	Begäran framställdes om pressklipp rörande biljakter och polisjakter som resulterat i skadade eller omkomna
TT	Nyhetstelegram, sökningar gjordes i Retriever	1990-06-28–2015-12-31	1.) biljakt* AND dog* OR omkom* OR dödades OR skada* 2.) polisjakt AND dog* OR omkom* OR dödades OR skada*
Retriever	Nyhetsdatabas som omfattar material från de allra flesta dagstidningarna, etermedia, nyhetsbyråer m.m.	1990-06-28–2015-12-31	1.) biljakt* AND dog* OR omkom* OR dödades OR skada* 2.) polisjakt AND dog* OR omkom* OR dödades OR skada* Även kompletterande sökningar utfördes.
Sirénarkivet	Rättsdatabas, https://www.sirenarkivet.se	1990-06-28–2015-12-31	Kompletterande sökningar av domar, åtalsbeslut m.m.
Acta Publica	Rättsdatabas, https://arkivet.actapublica.se	1990-06-28–2015-12-31	Kompletterande sökningar av domar, åtalsbeslut m.m.
Dagstidningar	Framställan gjordes till flera tidningsredaktioner och KB i fall med oklarheter rörande t ex antal skadade.	1990-06-28–2015-12-31	Beställning av kompletterande artiklar
Polismyndigheterna	Rapport – särskilt hjälpmedel vid våldsanvändning (RPS 104.5), rapporteringsplikt föreligger enligt 14 § RPSFS 2011:14 respektive 20 § st. 5 PMFS 2016:10	2010-01-01–2015-12-31	Omfattar sammanlagt 491 rapporter 2010–2012 som inrapporterats. 55 fall, samtliga rörande icke-dödliga personskador, kunde identifieras.
PAN	Disciplinärenden vid personalansvarsnämnden	1998-01-01–2015-12-31	Totalt 11 ärenden rörande förföljanden identifierades efter genomsökning av PAN:s samtliga årsberättelser för 1998–2015, i 8 av förekom dödlig eller icke-dödlig personskada
Arbetsmiljöverket	Anmälan om olycksutredning	2012-01-01–2015-12-31	Begäran gjordes om ärenden med koppling till förföljanden, handlingar i 15 ärenden lämnades ut
LISA	Polismyndighetens tillbudsanmälningar	2012-01-01–2014-12-31	Begäran gjordes om ärenden med koppling till förföljanden, handlingar i 18 ärenden lämnades ut

Tabell 4.2 – Åtal mot poliser som misstänkts för brott i anledning av förföljanden

	Datum	P-skada	Dödlig p-skada	icke-död. p-skada	Brottsrubricering T=Trafikbrottslagen övrigt brottsbalken	Tillåtighet av ff?	Tingsrätt	Mål nr Rött=talan gillad Grönt= ogillad	Klagan hovrätten	Klagan HD	Påföljd Antal dags- böter X kr	Brott	Klandervärd gärning/anmärkning
1	2003-03-15	X		X	3:9, 20:1		Stockholm	2478-02	3300-04				
2	2003-05-13	X		X	20:1:1	X	Sollentuna	4183-03	ej pt		30x200	20:1:1	Ff och prejning av <u>moped</u> samt underlåtenhet rapportera till VB
3	2005-03-22	X	X		20:1:1	X	Malmö	7325-05	1009-06				(RH 2007:40)
4	2005-04-22				T1:2, 3:9, 20:1:1	X	Helsingborg	2098-05	2180-07				
5	2006-07-26	X		X	T1:2, 20:1/3:5, 20:1		Malmö	7288-06					
6	2006-09-25	X		X	20:1:1, 3:8:1		Södertörn	1775-07	5040-07				
7	2007-08-10	X		X	20:1:1, 3:8:1	X	Norrköping	695-08	3062-08				
8	2007-08-17				20:1:1/20:1:1	X	Södertörn	235-08	9247-08		30x250	20:1:1	Ff av <u>mopedister</u> , båda i <u>14–15 årsåldern</u> och <u>utan hjälm</u>
9	2009-07-21				T1:1, 20:1		Borås	3316-10					
10	2009-08-19	X		X	20:1		Växjö	3621-09	1110-11	5434-11	50x270	20:1:1	Underlåtenhet rapportera planerad prejning av <u>mc</u> (NJA 2013 s. 336)
11	2009-09-24	X		X	20:1:1	X	Stockholm	20180-09	7779-10				(RH 2011:31)
12	2009-10-13	X		X	T1:1, 20:1	X	Uppsala	4518-10	10344-10		40x90	T1:1	Vårdslöshet genom att under ff köra på flyende <u>mopedist</u>
13	2009-10-22	X		X	T1:1, 20:1		Eksjö	2012-10			40x150	T1:1	Rishtagande vid omkörning, ff av personbil med <u>omålad polisbil</u>
14	2011-06-23				20:1:1/20:1:1	X	Stockholm	5141-12	3738-13				
15	2011-11-13	X		X	20:1:1, 3:8:1, T1:1	X	Solna	2509-12	6756-12		60x200	3:8:1	Ff av personbil som resulterade i olycka, utomstående 3M påkörd
16	2013-03-12	X	X		20:1:1		Uppsala	2750-13	4556-14		50x280	20:1:1	<u>Öppnande av bro</u> för att stoppa personbil, ej proportionerligt
17	2013-07-16	X		X	4:5		Eskilstuna	2520-13					
18	2014-06-17				20:1:1		Uppsala	5411-14	2709-15				
19	2015-07-31				20:1:1, T1:1		Attunda	8051-15			40x240	T1:1	Ff av personbil resulterade i att polisen voltade, bristande kontroll
20	2015-08-19	X		X	3:8:2		Uppsala	77-16	4502-16				
		14	2	12		9		10 (50%) 10 (50%)	7 (35%) 13 (65%)	8 (40%) 12 (65%)			

Diagram 1
Personskador vid förföljande 1990-06-28–2015 (n=286)

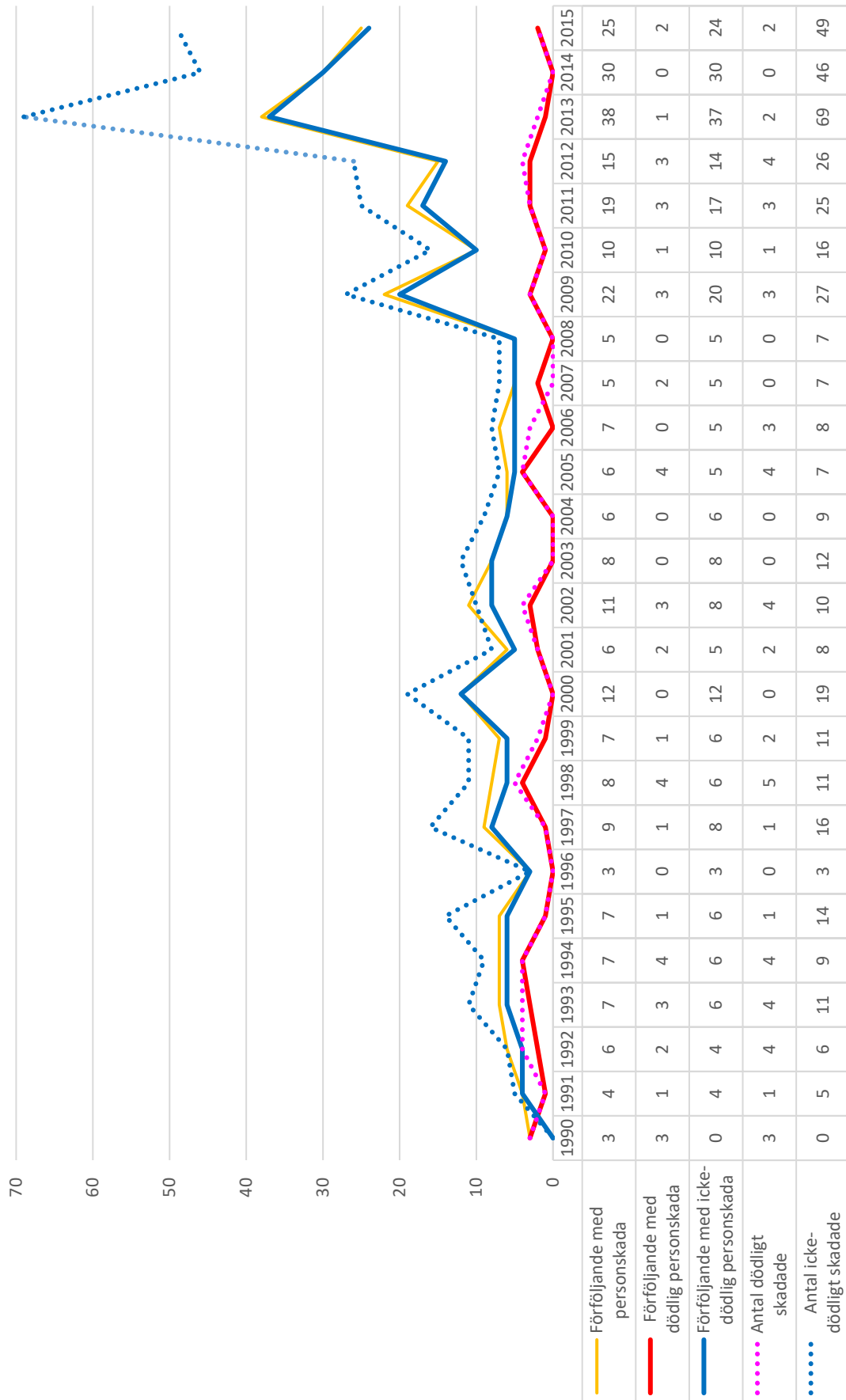
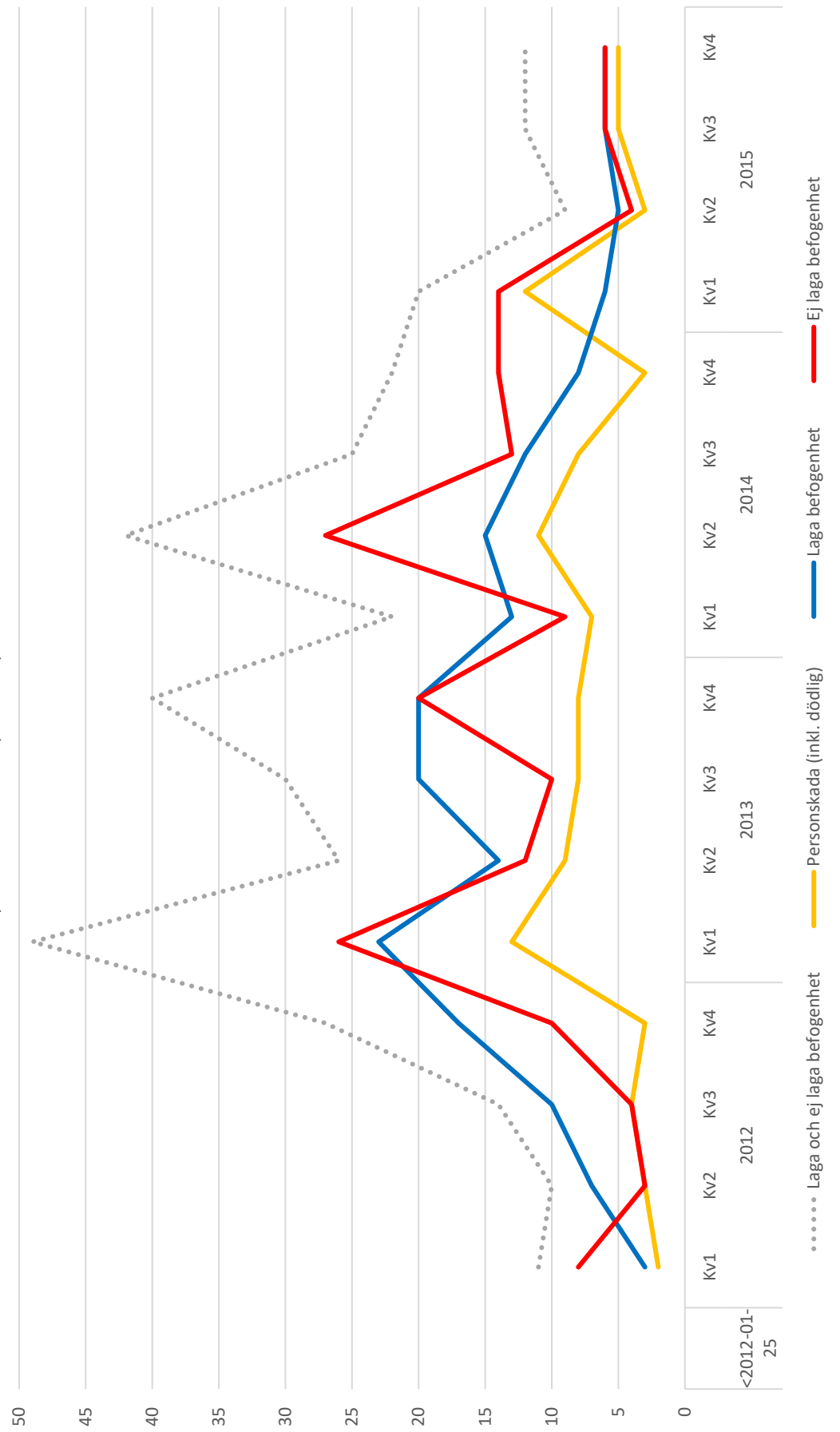


Diagram 4.1
Laga befogenhets vid förföljanden 2012–2015 (n=371)
och personskador (n=104) i samband med dessa



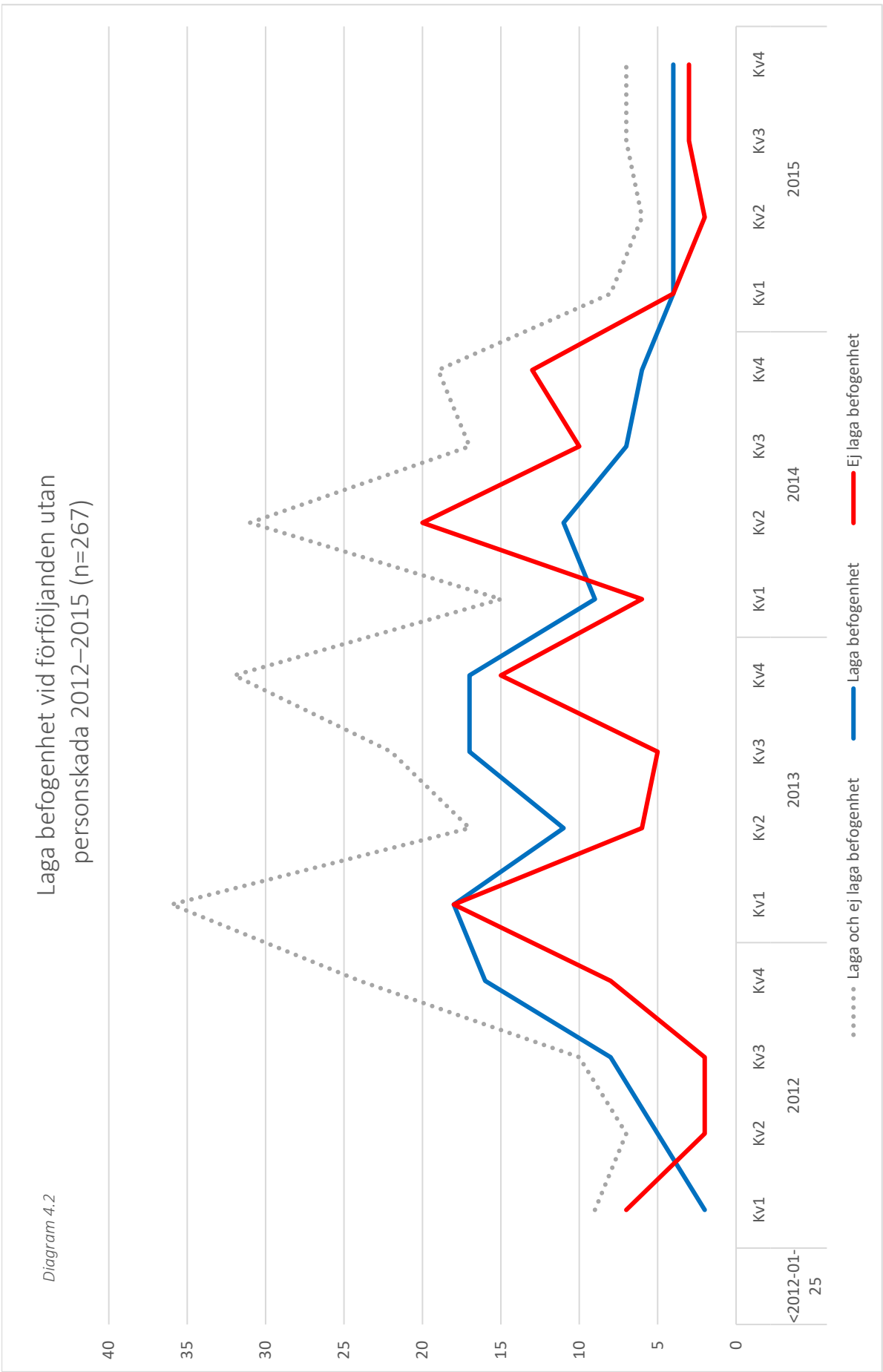


Diagram 4.3

Laga befogenhet vid förföljanden
med personskada 2012–2015 (n=104)

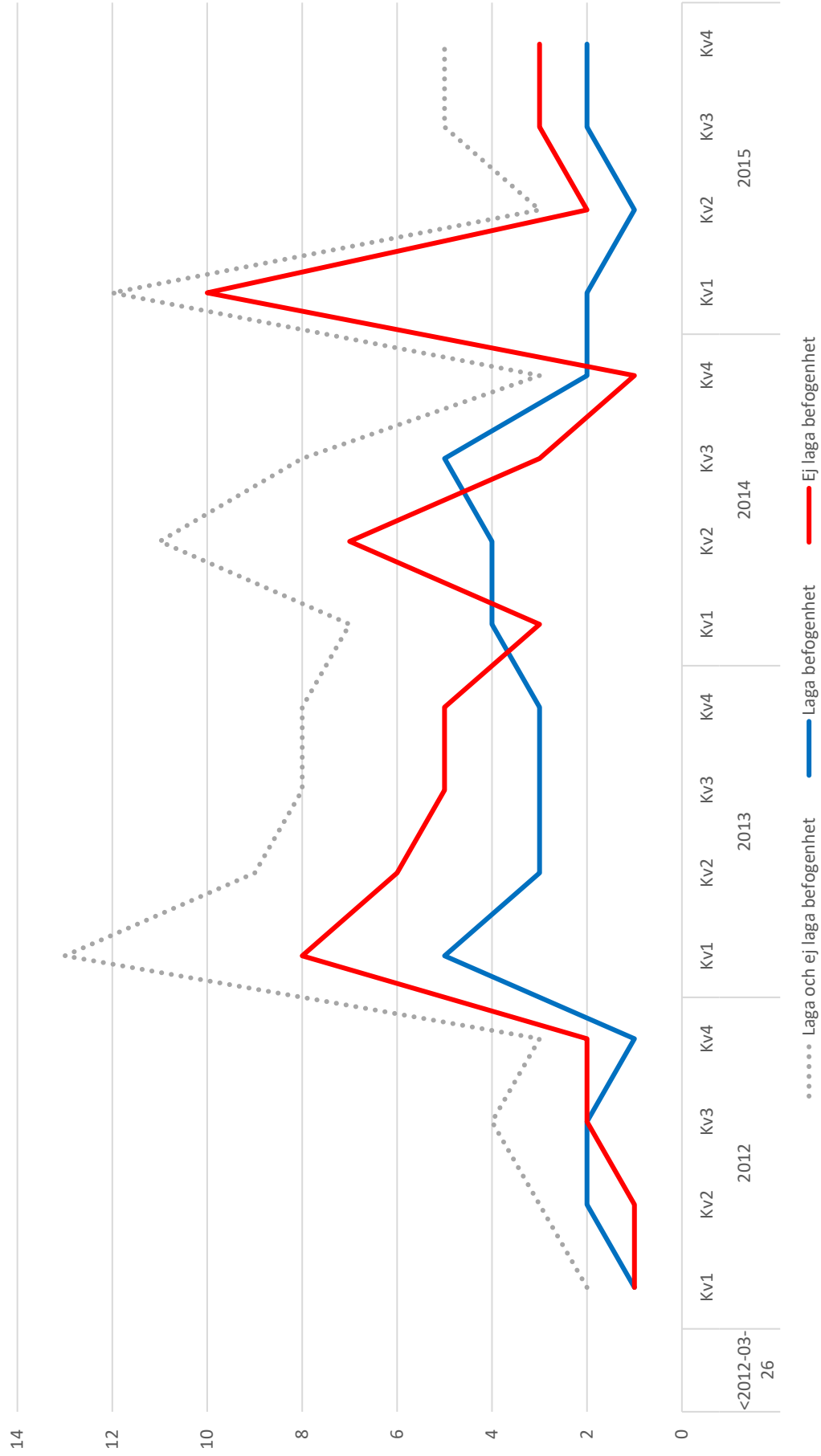
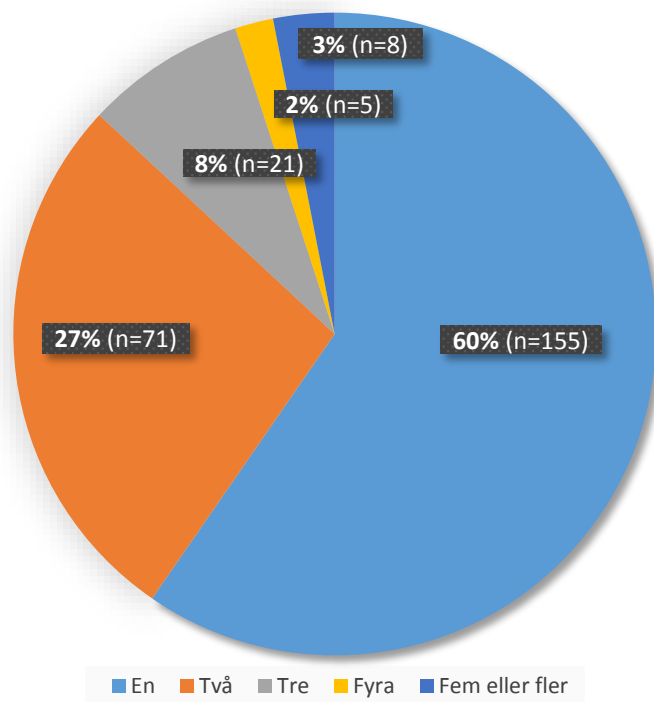


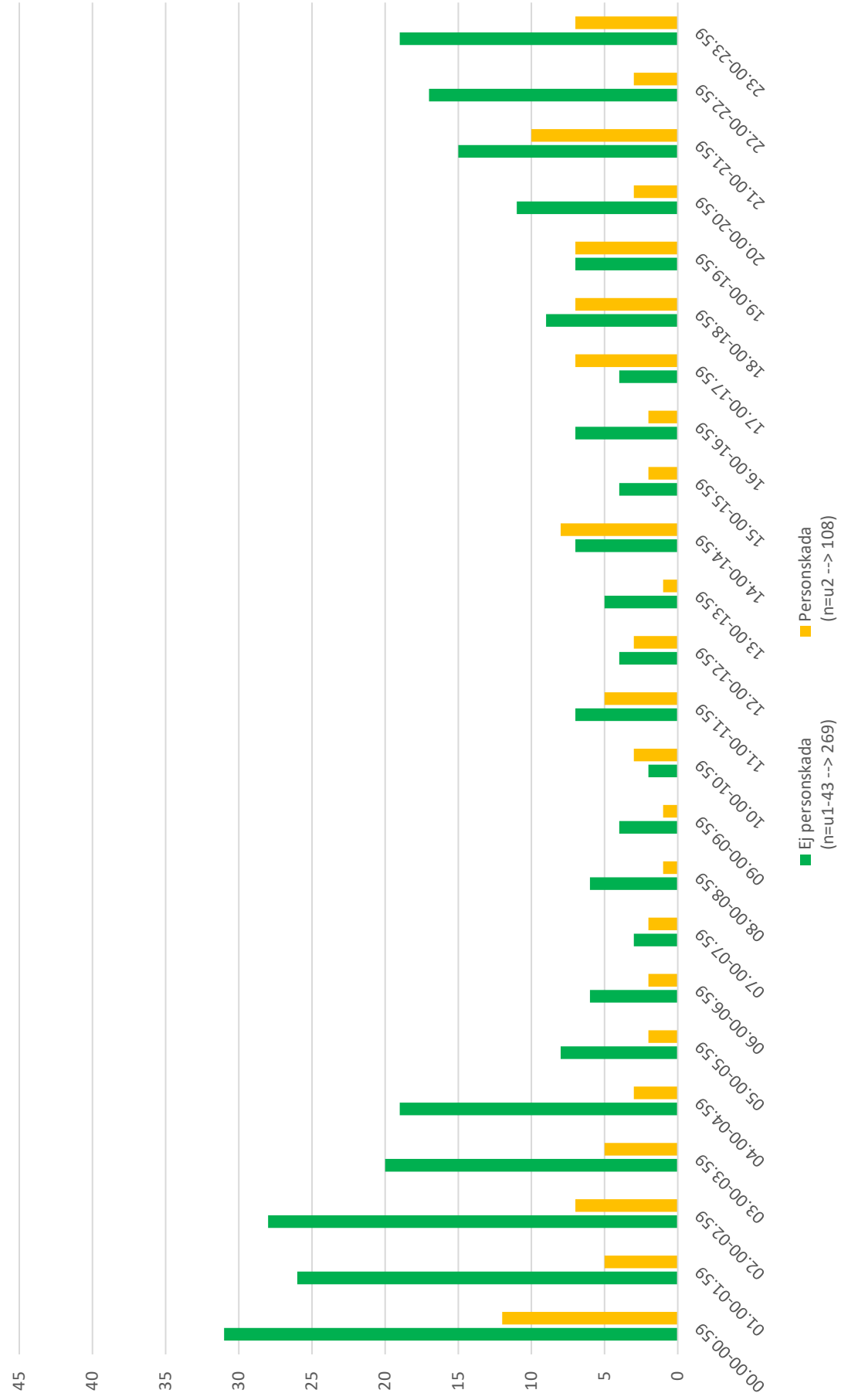
Diagram 4.7

Antal icke-dödligt skadade vid
varje enskild skadehändelse (n=260)



Förföljanden med och utan personskada inklusive dödlig sådan under 2012–2015 fördelade över dygnet (n=377)

Diagram 4.8



Bilaga 2 – Validitet och reliabilitet

Laga befogenhet (u1)

Validitet

Mot bakgrunden av den uppenbart bristfälliga inrapporteringen och frånvaron av andra tillförlitliga uppgifter är det inte möjligt att dra några tvärsäkra slutsatser rörande lagabefogenhetsgrunden för samtliga ingripanden som de facto gjordes under tidsperioden. Vidare är det svårt att veta vilka faktorer som är avgörande för om den enskilde polisen fullgör skyldigheten att upprätta rapporter eller inte. Är det i stor utsträckning de fall som förman givit order som rapporteringen som sådan också vidtagits? Har rapporteringsskyldigheten åsidosatts vid mindre allvarliga händelser eller sådana ingripanden där polisen inte lyckats få stopp på den flyende föraren? Hur varierar kunskapen om rapporteringsskyldigheten inom olika delar av polisverksamheten? Frågorna är besvärliga. Det saknas dock tyvärr både tid och praktiskt utrymme inom ramen för det här arbetet att besvara dem på det mer ingående sätt som de faktiskt förtjänar. Undersökningens allmängiltiga validitet kan av denna anledning ifrågasättas. En viss försiktighet är med andra ord påkallad vad gäller att dra slutsatser för samtliga förföljanden i landet under den undersökta tidsperioden.

Syftet är dock att redogöra för den laga befogenhetsgrunden i det material om 312 förföljanden som rapporterats in till RPS och Polismyndigheten och de 65 fall med personskada som jag själv identifierat. I detta avseende får validiteten anses vara väldigt god.

Reliabilitet

Vad gäller undersökningens vetenskapliga tillförlitlighet bör det framhållas att den bedömning av närvaro eller frånvaro av laga befogenhetsgrund som jag gjort i varje ärende är just en bedömning. Även om jag strävat efter stor omsorg vid analysen av varje enskilt ärende finns självklart en risk för att jag gjort felbedömningar i vissa fall. Särskilt med anledning av att de slutsatser som dragits i ett mindre antal ärenden gjorts på ett begränsat material. I ett stort antal fall har den avrapporterande polispatrullen inte angivit alla de omständigheter som är nödvändiga för att det ska vara möjligt att fastställa huruvida ingripandet gjorts med laga befogenhetsgrund eller inte. I syfte att minimera bortfallet har jag i olika omgångar beställt kompletterande material i form av brottsanmälan, promemorior, trafikmålsanteckningar, domar m.m. och inte sällan hela förundersökningsprotokoll. Men även i de fall min slutsats i ett enskilt ärende är korrekt är det självklart tänkbart att det finns omständigheter som inte framgår i handlingarna.

Det omfattande arbetet med att komplettera delar av materialet i uppskattningsvis ett hundratal ärenden har inte varit utan framgång. Endast i två av de sammanlagt 312 ärendena har jag gjort bedömningen att det inte varit möjligt att bedöma huruvida laga befogenhetsgrund föreligger eller ej.¹⁷² För de 65 ärendena med personskada har det varit möjligt att genomföra en bedömning i 64 fall baserat på förundersökningsmaterial och andra handlingar från Polismyndigheterna. Bortfallet

¹⁷² Dokumentation i de bägge ärendena saknas i stora delar.

i undersökningen uppgår till 1,6 procent, eller 6 fall av 377, och får betraktas som litet. Reliabiliteten kan i detta avseendet anses som mycket god.

Personskador (u2)

Validitet

I medias rapportering beskrivs ingripanden ibland som ”biljakter” eller ”polisjakter” trots att det inte är fråga om förföljanden i juridisk bemärkelse. I vissa fall har det framgått av materialets innehåll att det inte varit fråga om ett förföljande varför det varit möjligt att avföra artikeln eller telegrammet direkt. Vidare kontrollerades samtliga mediarapporterade fall av personskada för tidsperioden 2012–2015 genom att kompletterande handlingar begärdes ut från de rättsvårdande myndigheterna. Några enstaka fall sorterades därefter bort. Validiteten för den del av undersökningen (n=108 för förföljanden som resulterat i personskada) får därför betraktas som god.

För tidsperioden 28 juni 1990 till och med sista december 2011 (n=180) råder ett större mått av osäkerhet. Endast i ett mindre antal fall finns kompletterande dokumentation. En av anledningarna är att det helt enkelt inte är möjligt att hitta äldre utredningar i vissa fall. Även i de fall material bevarats krävs betydande arbetsinsats och kostnader för att få tag i materialet från Riksarkivets samlingar.

Reliabilitet

Med anledning av vad som framgått ovan och med beaktande av journalistikens ibland nyckfulla värderingar av vilka händelser som bedöms som nyhetsvärdiga finns anledning att inte överskatta undersökningens tillförlitlighet. Det har helt klart inträffat fler förföljanden som resulterat i icke-dödliga personskador än de som jag hittat. Bortfall rörande dödlig personskada får dock anses som mindre troligt, även om sådant kan finnas, med anledning av att förföljanden som slutar med dödlig skada ofta är väldigt väl rapporterade i media. Min undersökning skiljer sig i jämförelse med de få tidigare studier som publicerats genom att antalet identifierade förföljande med dödliga skador är betydligt större.¹⁷³

Vidare är innehållet i medias rapportering inte tillräckligt detaljerat för att det ska vara praktiskt möjligt att göra skillnad på lindriga och allvarliga personskador. Alldeles uppenbart råder det stor gradskillnad mellan de skador som inträffar i samband med förföljanden. En skada i samband med exempelvis en svår kollision eller att ett fordon valtar i hög hastighet och som innebär livslångt men för den drabbade kan svårligen jämföras med en händelse där någon ådrar sig skrapor vid en avåkning. Detta gör att termen icke-dödlig personskada på goda grunder framstår som trubbig.

Som framgår av *diagram 1*, bilaga 1, föreligger stor variation i frekvens mellan undersökningens tidiga och senare år. Detta beror helt eller delvis på digitaliseringen av media vilket innebär att databaserna i större utsträckning innehåller nyare material. I slutfasen av materialinsamlingen när

¹⁷³ Enligt Lundälv, *Biljakter och dödliga skador*, omkom 16 personer i polisrelaterade biljakter vid lika många skadetillfällen 1997–2011. Motsvarande antal för samma tidsperiod i min studie är 29 personer vid 24 tillfällen efter komplettering med tre förföljanden från Lundälvs material. Jfr. även Lundälv *Vilda biljakter*, enligt vilken tre personer omkom 2013–2015, s. 9. Enligt min undersökning dog fyra personer under samma tidsperiod. Se *fall 2*, *32*, och *1* (två personer omkom i det sistnämnda), s. 69, 90 och 17.

detta problem blev uppenbart försökte jag i viss mån avhjälpa diskrepansen genom att med benäget tillstånd utföra sökningar i SR:s manushanteringssystem. Dessa sträcker sig jämförelsevis lång tid tillbaka i tiden.¹⁷⁴ SR är dessutom det media som har bäst egen enskild geografisk närvaro över landet med nyhetsredaktioner på strax under 50 orter.¹⁷⁵ Ett stort antal lokala sändningar varje dag bidrar i positiv riktning till tillförlitligheten eftersom risken för att nyheter om förföljanden väljs bort är mindre än vid det urval som vidtas vid riksredaktionerna. SR åtnjuter i likhet med SVT hög trovärdighet hos allmänheten vilket möjligen skulle kunna peka på god tillförlitlighet för innehållet i sändningarna¹⁷⁶. Trots den vidtagna kompletteringen, där flera äldre fall tillkom, innebär den stora variationen i frekvens vad gäller främst icke-dödliga personskador att ett stort mått av försiktighet är påkallad vid tolkningen av materialet i den delen. Det är helt enkelt inte möjligt att göra jämförelser mellan undersökningens tidiga och senare delar.

Åtal och domar mot poliser (u3)

Validitet

Det domar som jag hittat får betraktas som giltigt material mot bakgrund av vad jag vill studera, nämligen fall där prövning gjorts av polisens straffansvar. Såvitt jag känner till har någon liknande översikt inte genomförts tidigare varför arbetet i denna del kan tillmätas visst värde för den som intresserar sig för förföljanden och de straffrättsliga konsekvenser dessa kan innebära för poliserna som genomför dem. Se vidare *diagram 4.1*, bilaga 1.

Reliabilitet

Domarna som samlats in får anses ha hög tillförlitlighet i det avseende att de rör fall där straffrättslig ansvarsprövning gjorts av polisens agerande i samband med förföljanden. Tillförlitligheten skulle ha kunnat påverkas om de gällde efterföljande eller annan tvångsåtgärd. Med anledning av materialets i sammanhanget relativt begränsade omfång och att det därför enkelt låtit sig analyserats kan denna risk helt bortses från. Reliabiliteten får därmed anses som god.


¹⁷⁴ Sökning gjordes SR:s s.k. gamla manusarkiv som i tid spänner från undersökningens startdatum till och med 2001-03-31. Sedan dess använder SR nyhetsproduktionssystemet ENPS vilket även det genomsöktes.

¹⁷⁵ Sahlin, e-post till författaren, 2016-11-18.

¹⁷⁶ SR toppade Medicakademins förtroendebarmeter 2016. SVT rankades strax SR. Båda bolagen åtnjuter större förtroende än PM som dock ligger högt upp. Mätningen görs i samarbete med Göteborgs universitet och TNS-Sifo.

Bilaga 3 – Rapportformulär

Det ifyllda rapportformuläret *Rapport – särskilt hjälpmedel vid våldsanvändning* (RPS/Polisen 104.5) för fall 231 i undersökningen. Vid utlämnandet till mig har Polismyndigheten maskerat flyende förarens och närstående tredje mans namn (passageraren). Jag har därefter valt att även maskera de ingripande polisernas och VB:s namn.

 Polisen		RAPPORT särskilt hjälpmedel vid våldsanvändning	
Användande av hjälpmedel för att stoppa fordon			
1A Polregion eller avdelning Region Nord			
2A Datum 2015-08-20	2B Veckodag Torsdag	2C Klockslag 05:30	2D Adress (där händelsen inträffade) Över Kovland
3A Personer som använt hjälpmedel (bilen resp. vem som var fordon) Pa [redacted] (förare) Pa [redacted] (passagerare)			
4A Särskilt besök 2015-08-20	4B Klockan 04:32	4C Beslutsfattare, namn och funktionstitel VB [redacted]	4D Beslutet avsåg (t.ex. bruk av spikmatta, fordonsnät) Prejning
5A Personer som insatsen riktades mot eller som på annat sätt berörts av ingripandet (på platsen) Personnummer Namn (efternamn, förnamn) Misstänkt/annan (precisera annan) [redacted] [redacted] (Förare) [redacted] (Passagerare)			
6A Person som använt hjälpmedel placeras vid <input checked="" type="checkbox"/> IG-enhet <input type="checkbox"/> Närpolis-enhet <input type="checkbox"/> Hund-enhet <input type="checkbox"/> Trafik-enhet <input type="checkbox"/> Utrednings-enhet <input type="checkbox"/> Spanings-enhet <input type="checkbox"/> Piket-enhet <input type="checkbox"/> Nationella insatssstyrkan <input type="checkbox"/> Annan			
7A Antal män resp. kvinnor M 2 K	7B Ålder 36 27	7C Antal tjänstear 3 4	
8A Hur inträffades ingripandet? Egen uppläckt av brott/händelse			
9A Vad var den legala grunden till att fordonet stoppades? Laga befogenhet	9B Innehade eller antogs den/de insatsen avsåg inneha något av föremålen nedan? <input type="checkbox"/> Skjutvapen (inkl. airtrapp) <input type="checkbox"/> Kniv <input type="checkbox"/> Släckföremål <input type="checkbox"/> Trubbigt föremål <input checked="" type="checkbox"/> Fordon <input type="checkbox"/> Hund <input type="checkbox"/> Annat <input type="checkbox"/> Den/de personer insatsen avsåg hade inte föremål enligt ovan, men ingripande poliser uppläddade del som att så var fallet		
9C Fanns det någon ytterligare omständighet, utöver vad som framkommit ovan, som tydde på personens/personernas farlighet? Ja Misstänke om rattifylleri då bilen framfördes i höghastighet och över mötande körbanor vid flera gånger, synnerligen angeläget att få stopp på den fortsatta färderna då bilen framfördes vårdslöst. Om ja, beskriv			
10A Vilken/vilka metod/er användes för att stoppa fordonet? <input type="checkbox"/> Förföljande <input checked="" type="checkbox"/> Prejning <input type="checkbox"/> Spikmatta <input type="checkbox"/> Stängning <input type="checkbox"/> Vägspärr <input type="checkbox"/> Fordonsnät <input type="checkbox"/> Fast hinder		10B Användes det tekniska hjälpmedel på en plats som polismyndigheten bedömt som lämplig för ändamålet? Om nej, anledning? Nej Spikmatta låg ute, MT vände precis innan	
11A Om spikmatta användes, förvarades föraren? Om nej, anledning? Om fast hinder, vilken typ av föremål användes? Beskriv		11B Ungefär hur långt efter att fordonet passerat över spikmattan fortsatte färderna?	
12A Användes någon annan form av våld mot den/de insatsen avsåg i samband med händelsen? Om ja, vilken typ? <input type="checkbox"/> Skjutvapen <input type="checkbox"/> OC-spray <input type="checkbox"/> Strålkastare-granat <input checked="" type="checkbox"/> Expanderbar batong <input type="checkbox"/> Annat			
13A Har trafikmålsanledning upprättats?	13B Fanns det andra personer i närheten av insatsen än sådana som vittades i eller vid fordonet?	13C Var den som forde fordonet också den, eller en av dem, som insatsen avsåg?	14D Fanns det fler personer i fordonet än den/de insatsen avsåg?
Nej	Nej	Ja	Nej Antal
15A Blev någon polis skadad eller dödad i samband med händelsen? Ja Om ja, antal skadade 1 antal döda	15B Skadetyper och antal <input type="checkbox"/> Skottskada <input type="checkbox"/> Släckskada/skärskada <input type="checkbox"/> Påkörd av misstänkt fordon <input checked="" type="checkbox"/> Annan		15C Blev någon polis skadad till följd av eget framförande av fordonet? Om ja, antal skadade antal döda

16C Blev någon misstänkt skadad eller dödad i samband med händelsen? Nej Om ja, antal skadade antal döda	16B Skadetyper och antal Skadad Död <input type="checkbox"/> Skottskada <input type="checkbox"/> Skada orsakad av eget framförande av fordon <input type="checkbox"/> Annan	16C Blev någon misstänkt skadad eller dödad till följd av polisens bruk av hjälpmedel för att stoppa fordon? Om ja, antal skadade antal döda	
17A Blev någon annan person på platsen, tredje man, skadad eller dödad i samband med händelsen? Nej	17B Skadetyper och antal Skadad Död <input type="checkbox"/> Skottskada <input type="checkbox"/> Stickskada/skärskada <input type="checkbox"/> Påkörd av misstänkts fordon <input type="checkbox"/> Annan	17C Blev någon annan person på platsen, tredje man, skadad eller dödad till följd av polisens bruk av hjälpmedel för att stoppa fordon?	
18A Uppstod egendomsskada till följd av insatsen? Nej Om ja, beskriv			
19A Detaljerad beskrivning av händelseförloppet Misstanke om rattfylleri då bilen framfördes i höghastighet och över mötande körbanor vid första gången, synnerligen angeläget att få stopp på den fortsatta färden då bilen framfördes vårdslöst. Beslut om prejšning fanns vid lämpligt tillfälle. Patrullbil låg efter MT bil i 70 minuter under natten, Sundsvall, Bispgården och åter Sundsvall. I början lågt trafikflöde men mot slutet innan prejšning började morgontrafiken ta vid. Spikmatta var utlagd på väg 86 enligt beslut av VB, MT började vända innan spikmattan då MT såg mattan. I detta tillfälle så prejšas den MT av vägen.			
20A Datum	20B Granskande befäl, namn	20C Funktionstitel	20D Tjänstgöringsställe

Bilaga 4 – Refererade fall

I det följande redogörs för källmaterialet i de 38 fall som jag använt som exempel i uppsatsen. Undersökningens databas innehåller sammanlagt 721 poster rörande förföljanden som ej resulterade i personskada mellan åren 2012–2015 (n=269) respektive 2010–2011 (n=166) samt förföljanden som resulterade i icke-dödlig eller dödlig personskada fr.o.m. den 28 juni 1990 t.om. 2015 (n=286).

Ej personskada

2012-44. 2012-10-23, PM i Jämtlands län, rapportformulär RPS 104.5, 2012-10-24, s. 52.

2013-45. 2013-04-04, PM i Västra Götalands län, rapportformulär RPS 104.5, 2013-04-04, s. 52.

2013-70. 2013-07-31, PM i Örebro, rapportformulär RPS 104.5, 2013-07-31, dnr 155.978/2013, s. 52.

2014-13. 2014-02-20, PM i Västra Götaland, rapportformulär RPS 104.5, 2014-02-27, s. 53.

2014-62. 2014-07-13, PM i Västra Götaland, rapportformulär RPS 104.5, 2014-07-13, 1400-K16291-14, s. 53.

Dödlig eller icke-dödlig personskada

Fallnummer med dödlig personskada anges i fet stil. Sidhänvisningen anger var i uppsatsen ärendet omnämns.

1. Hjulstabron, 2013-03-12, Svea Hovrätt, dom i mål B 4556-14, 2014-11-18; Uppsala TR, dom i mål B 2750-13, 2014-04-08 och IU, FUP 0150-K1335-13, s. 58. SVT:s granskning: <http://www.svt.se/nyheter/amne/Polisjakt%20vid%20Hjulstabron> (länk kontrollerad 2016-12-26). UNT: s artikel om insamlingen: <http://www.unt.se/uppland/uppsala/polisledningen-om-hemliga-gruppen-3778539.aspx> (länk kontrollerad 2016-12-26), s. 17 och 58.
2. Fredrika, 2015-11-05, ÅM, negativt åtalsbeslut, AM-152000-15, 2016-04-11 och SU 1 Nord, FUP 0150-K4822-15, s. 17 och 57.
3. Tomelilla, 2005-11-20, ÅM, negativt åtalsbeslut, 820A05001435, 2005-11-30 och IU 1200-K160531-05, s. 59.
5. Stadshusbron, 2009-09-24, RH 2011:31, Svea hovrätt, dom i mål B 7779-10, 2011-04-12; Stockholms TR, dom i mål B 20180-09, 2010-09-01 och ÅM, AM-154904-09, stämningsansökan, 2010-03-23, s. 43.
6. Helikopterfallet, 2011-07-20, JO 2013/14 s. 163, 2013-06-19 och ÅM, negativt åtalsbeslut, 2011-11-17, AM-120804-11, s. 58. Videoklipp som visar det föregående efterföljandet och

delar av förföljandet: <https://www.youtube.com/watch?v=sBdXMgdqAHM> (länk kontrollerad 2016-12-26).

12. Huddinge, 1998-04-20, PM i Stockholm, 0201-K94921-98, s. 59.
13. Västerbron, 1997-06-18, 0201-K150873-97, 0201-K163301-97, s. 59.
16. Malmö, 2012-06-12, ÅM, negativt åtalsbeslut, AM-98884-12, 2012-10-05 och RPS IU, 0150-K3065-12, s. 59.
20. Viaredssjön, 2002-04-03, PM i Västra Götaland, 1400-K49878-02, s. 57.
24. Malmö, 2005-03-22, RH 2007:40, Hovrätten över Skåne och Blekinge, dom i mål B 1009-06, 2007-04-24; Malmö TR, dom i mål nr 7325-05, 2006-03-31 och ÅM, stämningsansökan, C-1-656-05, 20016-02-06, s. 42.
30. Rinkaby, 2009-08-19, NJA 2013 s. 336, Högsta domstolen, dom i mål B 5434-11, 2013-05-14; Göta hovrätt, dom i mål nr B 1110-11, 2011-10-28; Växjö TR, dom i mål B 3621-09, 2011-03-17 och ÅM, stämningsansökan, 2010-10-12, AM-133104-09 samt överklagan, 2011-11-24, AM 2011/7316, s. 42. Videoklipp som visar förföljandet: https://www.youtube.com/watch?v=0L_2AOlp5JI (länk kontrollerad 2016-12-26).
32. Hammarby, 2015-07-22, ÅM, negativt åtalsbeslut, AM-101809-15, 2015-08-24 och SU 1 Stockholm, 0150-K3129-15, s. 86.
39. Amiralsgatan, 2015-02-11, ÅM, negativt åtalsbeslut, AM-21291-15, 2015-03-12, PM, 5000-K178276-15 och 1200-K208005-14, s. 60.
43. Västermo, 2009-04-04, JO 1614-10, 2011-02-11, s. 61.
50. FAP 2012-22, 2012-07-06, PM i Västra Götaland, 1400-T3-3576-12, rapportformulär RPS 104.5, 2012-07-06, s. 38.
52. FAP 2015-25, 2015-09-27, Västmanlands TR, dom i mål, B 5428-15, 2016-04-15; ÅM, AM-131995-15; SU 1 Mitt, 0150-K4178-15 och PM, 5000-K1235564-15, rapportformulär RPS 104.5, 2015-09-27, s. 51.
58. Ramsjö kanal, 1994-06-10, Varbergs TR, mål B 565-94, meddelad 1994-12-16, s. 57.
64. Vrangsjö, 2013-04-11, ÅM, negativt åtalsbeslut, AM-61222-13, 2013-06-05 och RPS IU, 0150-K1985-13, s. 46.
66. Gottsunda, 2015-08-19, Svea Hovrätt, dom i mål B 4502-16, 2016-11-09; Uppsala TR, dom i mål B 77-16, 2016-04-22; ÅM, AM-113592-15; SU 1 Mitt, 0150-K3588-15; PM, yttrande från PAN, PAN-793-2/16, 2016-02-26, s. 61.
71. Piteå, 1995-08-20, PM i Norrbotten, T 756-95, s. 59.
72. Visby, 2013-04-14, Polismyndigheten Gotland, 0901-K1666-13, s. 60.

74. FAP 2012-39, 2012-10-14, Svea Hovrätt, B236-13, 2013-02-25; Stockholm TR, B 15234-12, 2012-12-19 och PM i Stockholm, 0201-K307662-12, 0201-K307706-12, rapportformulär RPS 104.5, AA 104.79207.2012, 2012-10-14, s. 46.
- 109.** Ljungby, 1991-09-28, PM Ljungby, B666-91, s. 59.
122. Stäket, 2003-05-13, Svea Hovrätt, beslut 2004-09-29; Sollentuna TR, dom i mål B 4183-03, 2004-05-04, aktbilaga 35 (överklagande) och ÅM, stämningsansökan, C00-6-440-03, 2003-11-11, s. 64.
- 162.** Älandsbro, 1998-10-20, PM i Västernorrland, brottsanmälan och promemoria, 2200-K25504-98, trafikmålsanteckningar, TTY 3516-98, s. 59.
189. FAP 2013-109, 2013-11-12, PM i Västra Götaland, brottsanmälan, promemoria och anmälan om försvunnen person, 1400-K195844-13, rapportformulär RPS 104.5, 2013-11-12, s. 53.
193. Örebro, 2000-08-02, brottsanmälan, trafikmålsanteckningar och promemoria, 1800-K22219-00, s. 48.
209. FAP 2013-48, 2014-04-09, PM i Uppsala, promemorior 0300-K10265-13 och rapportformulär (RPS 104.5), 2015-01-25, s. 52.
212. FAP 2013-82, 2013-09-10, PM i Stockholm, 0201-K277259-13, rapportformulär RPS 104.5, 2013-09-11, s. 45.
249. FAP 2015-04, 2015-01-25, PM, 5000-K100228-15, rapportformulär RPS 104.5, 2015-01-25 och Kammarkollegiet, dnr 000722-15, dossier nr 850, s. 48.
- 283.** Norrtälje, 1998-06-15, PM i Stockholm, 0201-K164944-98, 0201-K149208-98, T-31319-98, T-23111-98, T-23109-98, s. 59,
- 284.** Högdalen, 2009-07-21, PM i Stockholm, 0201-K219517-09, s. 59.
- 285.** Landvettersjön, 2009-08-06, PM i Västra Götaland, 1400-TL-9352/09, s. 57.

Källor

Offentligt tryck

Sveriges internationella överenskommelser

FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna, antagen av generalförsamlingen den 10 december 1948.

FN:s generalförsamlings resolution nr 34/169 av den 17 december 1979 om en uppförandekod för tjänstemän inom brottsbekämpande myndigheter.

Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (samt tilläggsprotokoll nr 4), antagen den 4 november 1950 och ikraftträdande den 3 september 1953.

Svensk författningssamling

SFS 1942:740	rättegångsbalk (RB)
SFS 1949:105	tryckfrihetsförordning (TF)
SFS 1951:649	lag om straff för vissa trafikbrott (TBL)
SFS 1962:700	brottsbalk (BrB)
SFS 1974:152	regeringsform (RF)
SFS 1984:387	polislag (PL)
SFS 1986:765	lag med instruktion för Riksdagens ombudsmän (JO-inst.)
SFS 1994:1219	Europakonventionen – lag om den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (EKMR)
SFS 1998:1276	trafikförordning (TraF)
SFS 2009:400	offentlighets- och sekretesslag (OSL)
SFS 2014:801	riksdagsordning (RO)
SFS 2014:1104	polisförordning (PF)

Föreskrifter och allmänna råd för polisväsendet

RPSFS 2006:14, FAP 201-1	<i>Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om Polisens planering, organisation och ledning vid särskilda händelser</i> , beslutade den 19 december 2006, utkom från trycket den 17 januari 2007 och trädde ikraft den 1 februari samma år.
RPSFS 2008:6, FAP 104-1	<i>Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vilka hjälpmedel som får användas för att stoppa fordon enligt 10 § 5 polislagen (1984:387) m.m.</i> ,

beslutade den 19 juni 2008, utkom från trycket den 11 juli och trädde i kraft den 1 augusti samma år.

RPSFS 2011:14, FAP 104-1 *Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vilka hjälpmedel som får användas för att stoppa fordon enligt 10 § 5 polislagen (1984:387) m.m.*, beslutade den 5 december 2011, utkom från trycket den 13 januari 2012 och trädde i kraft den 1 februari samma år.

PMFS 2016:10, FAP 104-1 *Polismyndighetens föreskrifter och allmänna råd om vilka hjälpmedel som får användas för att stoppa fordon enligt 10 § 5 polislagen (1984:387)*, beslutade den 14 oktober 2016, utkom från trycket den 31 oktober och trädde i kraft den 1 december samma år.

Riksdagens protokoll

1997/98:13 Fört vid sammanträde torsdagen den 9 oktober 1997, kl. 12.00–17.55 och 19.00–21.30.

Regeringens propositioner

Prop. 1983/84:111 *Förslag till polislag m.m.*

Prop. 1988/89:113 *Om ändring i brottsbalken (tjänstefel)*

Prop. 1994/95:23 *Ett effektivare brottmålsförfarande*

Prop. 1996/97:175 *Ändringar i polislagen m.m.*

Prop. 1996/97:137 *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället*

Statens offentliga utredningar

SOU 1979:6 *Polisen*, betänkande av 1975 års polisutredning

SOU 1982:63 *Polislag*, Betänkande av 1981 års polisberedning

SOU 1985:26 *JO-ämbetet : En översyn*, betänkande avgivet av 1983 års JO-utredning

SOU 1993:60 *Polisens rättsliga befogenheter*, delbetänkande av polisrättsutredningen

Rättspraxis

Europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna (EDMR)

Juozaitienienė och Bikulčius mot Litauen, andra sektionen, ansökningsnummer 70659/01 och 74371/01, dom meddelad 2008-04-24.

Nytt juridiskt arkiv (NJA)

NJA 1993 s. 360, HD, dom i mål nr B 1324-92, 1993-07-14.

NJA 2013 s. 336, HD, dom i mål nr B 5434-11, 2013-05-14 (*fall 30*).

Rättsfall från hovrätterna (RH)

RH 2007:40, Hovrätten över Skåne och Blekinge, dom i mål nr B 1009-06, 2007-04-24 (*fall 24*).

RH 2011:31, Svea hovrätt, dom i mål nr B 7779-10, 2011-04-12 (*fall 5*).

Hovrätterna

Göta hovrätt, dom i mål nr B 3062-08, 2009-04-09 (*fall 4*).

Göta hovrätt, dom i mål nr B 1110-11, 2011-10-28 (*fall 30*).

Hovrätten över Blekinge och Skåne, dom i mål nr B 2180-07, 2008-05-05.

Svea hovrätt, dom i mål nr B 3300-04, 2005-02-25 (*fall 122*).

Svea hovrätt, dom i mål nr B 5040-07, 2008-05-21 (*fall 4*).

Svea hovrätt, dom i mål nr B 9247-08, 2009-06-17.

Svea hovrätt, dom i mål nr B 10344-10, 2011-04-08 (*fall 48*).

Svea hovrätt, dom i mål nr B 6756-12, 2013-02-12 (*fall 49*).

Svea hovrätt, dom i mål nr B 3738-13, 2013-12-05.

Svea hovrätt, dom i mål nr B 4556-14, 2014-11-18 (*fall 1*).

Svea hovrätt, dom i mål nr B 2709-15, 2015-12-21.

Svea hovrätt, dom i mål nr B 4502-16, 2016-11-09 (*fall 66*).

Tingsrätterna

Attunda tingsrätt, dom i mål nr B 8051-15, 2016-04-07.

Borås tingsrätt, dom i mål nr B 3316-10, 2011-01-26.

Eksjö tingsrätt, dom i mål nr B 2012-10, 2010-12-01 (*fall 287*).

Eskilstuna tingsrätt, dom i mål nr B 2520-12, 2014-04-15 (*fall 267*).

Helsingborgs tingsrätt, dom i mål nr B 2098-05, 2007-08-29.

Malmö tingsrätt, dom i mål nr B 7325-05, 2006-03-21 (*fall 24*).

Malmö tingsrätt, dom i mål nr B 7288-06, 2007-06-21 (*fall 47*).

Norrköpings tingsrätt, dom i mål nr B 695-08, 2008-10-21 (*fall 44*).

Sollentuna tingsrätt, dom i mål nr B 4183-03, 2004-05-04 (*fall 122*).

Solna tingsrätt, dom i mål nr B 2509-12, 2012-06-21 (*fall 49*).

Stockholms tingsrätt, dom i mål nr B 2478-02, 2004-03-19 (*fall 22*).

Stockholms tingsrätt, dom i mål nr B 20180-09, 2010-09-01, (*fall 5*).

Stockholms tingsrätt, dom i mål nr B 5141-12, 2013-03-19.

Södertörns tingsrätt, dom i mål nr B 1775-07, 2007-06-12 (*fall 4*).

Södertörns tingsrätt, dom i mål nr B 235-08, 2008-10-28.

Uppsala tingsrätt, dom i mål B 4518-10, 2010-11-17 (*fall 48*).

Uppsala tingsrätt, dom i mål B 2750-13, 2014-04-08 (*fall 1*).

Uppsala tingsrätt, dom i mål B 77-16, 2016-04-22 (*fall 66*).

Uppsala tingsrätt, dom i mål B 5411-14, 2015-02-23.

Växjö tingsrätt, dom i mål nr B 3621-09, 2011-03-17 (*fall 30*).

Uppsala tingsrätt, dom i mål nr B 5411-14, 2015-02-23.

JO-beslut

Publicerade i ämbetsberättelsen

JO 1982/83 s. 64, beslut 2741-1980, 1981-09-23.

JO 1987/88 s. 101, beslut 2563-1986, 1987-02-20.

JO 1990/91 s. 70, beslut 1672-1987, 1769-1987, 2020-1987, 2283-1987, 2718-1987, 2820-1987, 154-1988, 484-1988, 564-1988 och 2858-1989, 1990-06-28.

JO 2013/14 s. 163, beslut 6331-2011, 2013-06-19 (*fall 6*).

JO 2016/17 s. 387, beslut 1136-2015, 2016-06-30.

Övriga beslut

JO 2272-1986, 1987-07-13.

JO 199-1999, 1999-06-29.

JO 2396-1999 och 2495-1999, 1999-11-03.

JO 1614-2010, 2011-02-11 (*fall 43*).

Myndighetsrapporter och promemorior

Dagfinn, Moe, & Thomassen, Gunnar, *Vurdering av politiets forfølgelsekjøring. Dybdeanalyse av 44 biljakter*, Justisdepartementet, 2000 [cit. Dagfinn & Thomassen].

Koskimaa, H., *Poliisia pakenevien ajoneuvojen seuraaminen suomessa 2007*, Poliisiammattikorkeakoulun raportteja 74/2008 [cit. Koskimaa].

Nationella operativa avdelningen, *Polisens användning av skjutvapen och andra särskilda hjälpmedel för våldsanvändning : statistisk för åren 1995–2014*, utvecklingsavdelningen, dnr A042.118/2015.

Polismyndigheten, *Underlag för förändring av FAP 104-1*, promemoria, NOA, 2016-10-10 [cit. promemoria NOA, 2016-10-10]

Polismyndigheten i Jönköpings län, *LISA-rapport – skada med frånvaro #32415*, 2013-07-03.

Riksenheten för polismål, *En granskning av ogillade åtal vid Riksenheten för Polismål*, september 2012 [cit. Riksenheten för polismål].

Rikspolisstyrelsen, *Information avseende rapportering av förföljanden enligt FAP 104-1*, promemoria, Polisavdelningen, 2013-04-24, dnr A033.518/2013.

Rikspolisstyrelsen, *Polisens tillämpning av Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vilka hjälpmedel som får användas för att stoppa fordon enligt 10 § 5 polislagen*, tillsynsrapport 2014:11, 2014 [cit. tillsynsrapport 2014:11].

Särskilda åklagarkammaren, *Årsrapport 2015*, 2016-02-05, dnr ÅM-A 2016/0115.

E-post, skrivelser och statistiksammanställning

Kammarkollegiet, *Skadestatistik för Polismyndigheten 2012–2015*, sammanställd av Fabian Österman, controller, efter begäran från författaren och utlämnad 2016-09-02.

Persson, Fredrik, pressekreterare till inrikesminister Anders Ygeman, justitiedepartementet, e-post skickad till författaren 2016-10-20.

Skov Jensen, Michael, kommunikationsrådgivare, Rigspolitiet, e-post skickad till författaren 2016-11-18.

Sahlin, Eva, PR- och presschef, Sveriges radio, e-post till författaren, 2016-11-18.

Östensson, Johan, t.f. avdelningschef, rättsavdelningen, Polismyndigheten, skrivelse skickad till författaren 2016-09-12, dnr RPC 348/16 [cit. skrivelse Polismyndigheten].

Litteratur

Alpert, Geoffrey & Fridell, Lorie, *Police Vehicles and Firearms: Instruments of Deadly Force*, Waveland Press, 1992 [cit. Alpert & Fridell].

Alpert, Geoffrey, Kenney, Dennis, Dunham, Roger, Smith, William & Cosgrove, Michael, *Police Pursuit and the Use of Force: A Final Report to the US National Institute of Justice*, US Department of Justice, 1996 [cit. Alpert m.fl. 1996].

Alpert, Geoffrey, *Police Pursuit: Policy and Training*, National Institute of Justice, Research in Brief, United States Department of Justice, 1997 [cit. Alpert 1997].

Alpert, Geoffrey & Lum, Cynthia, *Police Pursuits Driving: Policy and Research*, Springer, 2014 [cit. Alpert & Lum].

Andersson, Simon, *Skälig misstanke*, diss., Wolters Kluwer, 2016 [cit. Andersson].

Asp, Petter, Ulväng, Magnus & Jareborg, Nils, *Kriminalrättens grunder*, 2 u., Iustus förlag, 2013 [cit. Asp m.fl.].

Axberger, Hans-Gunnar, *JO – i riksdagens tjänst*, eddy.se ab, 2014 [cit. Axberger].

Best, David & Eves, Kate, *Fatal pursuit: An analysis of Police Chases Resulting in Loss of Life or Serious Injury*, Policing & Society 2003, 13:3, s. 305–314 [cit. Best & Eves].

Bring, Thomas & Diesen, Christian, *Förundersökning*, 4 u., Norstedts juridik, 2009 [cit. Bring & Diesen].

Boucht, Johan, *Polisiär våldsanvändning: en straff- och offentligrättslig undersökning*, diss., Iustus förlag, 2011 [cit. Boucht].

Bull, Fredrik & Sterzel, *Regeringsformen: en kommentar*, 3 u., Studentlitteratur, 2015.

Ekroth, Jesper, *JO-ämbetet: en offentligrättslig studie*, diss., Stockholms universitet, 2001 [cit. Ekroth].

Harris, David, O'Boyle, Michael, Bates, Ed & Buckley, Carla, *Law of the European Convention on Human Rights*, 3u., Oxford university press, 2014 [cit. Harris m.fl.].

Holmqvist, Lena, Leijonhufvud, Träskman, Per Ole, Wennberg, Suzanne, *Brottsbalken : En kommentar, Del II (13–24 kap.)*, studentutgåva 6, Norstedts juridik, 2009.

Hoffman, Gabi, *Police pursuits: A law enforcement and public safety issue for Queensland*, Queensland Crime and Misconduct Commission, 2003 [cit. Hoffman].

Hutson, H. Range, Rice, Philip, Chana, Jasroop, Kyriacou, Demetros, Chang, Yuchiaio & Miller, Robert, *A Review of Police Pursuit Fatalities in the United States From 1982–2004*, Prehospital Emergency Care, s. 279–283, 2007 [cit. Hutson m.fl.].

Korling, Fredrik & Zamboni, Mauro (red.), *Juridisk metodlära*, Studentlitteratur, 2013 [cit. Korling & Zamboni].

Leijonhufvud, Madeleine, Wennberg, Suzanne och Ågren, Jack, *Straffansvar*, 9 u., Wolters Kluwer, 2015 [cit. Leijonhufvud m.fl.].

Lum, Cynthia & Fachner, George, *Police Pursuits in an Age of Innovation and Reform*, International Association of Chiefs of Police, 2008 [Lum & Fachner].

Lundälv, Jörgen, *Biljakter och dödliga skador i Sverige: en retrospektiv studie av konsekvenser av biljaksrelaterade krascher*, Socialmedicinsk tidskrift 2/2016, s. 166–176 [cit. Lundälv 2016:1].

Lundälv, Jörgen, *Vilda biljakter, viljor och skador: En nationell studie om medierapporterade polisrelaterade biljakter*, Nollvisionen och skadeinnehåll i svenska medier, Umeå universitet, 2016 [cit. Lundälv 2016:2].

Norée, Annika, *Laga befogenhet: Polisens rätt att använda våld*, diss., Annika Norée och Stiftelsen skrifter utgivna av juridiska fakulteten vid Stockholms universitet, 2000 [cit. Norée 2000].

Norée, Annika, *Polisers rätt till våld*, Nordstedts Juridik, 2008 [cit. Norée 2008].

Norée, Annika, *Polismål: När poliser är misstänkta*, Nordstedts Juridik, 2011 [cit. Norée 2011].

Sandgren, Claes, *Rättsvetenskap för uppsatsförfattare – ämne, material, metod och argumentation*, 3 u., Norstedts Juridik, 2015 [cit. Sandgren].

Sluijs, van der, Jessica, *Soft law-reglering av försäkringsrätten*, JT, nr 2, 2010 [cit. Sluijs].

Dagspress

Aftonbladet (AB)

Här tog Jakten på 16-åringen slut – Polisen upprörd efter kritik mot biljakter, 1990-07-03.

Expressen (ExP)

Lagstifta mot polisens biljakter! – Bo Strömstedt vill hindra att fler oskyldiga människor dödas, 1998-04-28.

”Vi tänker inte ändra reglerna” – Polismästaren förstår inte kritiken mot biljakterna, 1998-04-29.

JO: Polisen använder inte förståndet, 1998-04-30.

JO utreder polisjakterna – ”Det är väldigt viktigt att man får fram nya regler”, 1999-06-13,

Svenska dagbladet (SvD)

JO kritisk till polisens biljakt – Fem döda på fem år – få poliser åtalas, 2002-06-12.

Tidningarnas telegrambyrå (TT)

Stockholmspolisen anmäler JO till konstitutionsutskottet, 1990-12-21.

Internet-källor

Samtliga länkar kontrollerade den 26 december 2016.

Acta publica, <https://arkivet.actapublica.se>

The Center for Evidence-Based Crime Policy, videoupptagning av föreläsning av Apert publicerad 2014-02-05, <https://www.youtube.com/watch?v=D8mN6p0eeDI>

Dagens juridik, studioinslag publicerat 2016-10-27,
<http://www.dagensjuridik.se/2016/10/lyssnar-myndigheter-och-politiker-pa-jo-och-jk-eller-ar-den-svenska-granskningsmakten-svag>

Medieakademins förtroendebarmeter 2016, http://medieakademien.se/wp-content/uploads/2014/02/Fo%CC%88rtroendebarmetern_2016.pdf

Nationalencyklopedin, <http://www.ne.se/>

Newsmill, *Rätt av polisen att öppna Hjulstabron*, 2013-05-13, <https://web-retriever-info-com.ezp.sub.su.se/services/archive/doNavigatorDrilldown>

Polismyndigheten, <https://polisen.se/Om-polisen/Uppdrag-och-mal/>

Retriever, <https://www.retriever.se/>

