

Kritik mot Polismyndigheten i Västmanlands län för att den inte avbröt ett förföljande av en motorcyklist

Beslutet i korthet: En ensampatrullerande polisman i en polisbil observerade att en motorcykel fördes utan registreringsskylt och bestämde sig för att genomföra en förar- och fordonskontroll. För att få motorcyklisten att stanna aktiverades polisbilens stoppanordning vid två tillfällen, vilket ignorerades av motorcyklisten. Denne försökte i stället köra ifrån polisen. Polismannen körde efter motorcyklisten i cirka 14 kilometer. Hastigheten var under stora delar av färden avsevärt högre än den tillåtna och mötande trafik tvingades vid två tillfällen att bromsa och väja till höger för att undvika kollision med motorcyklisten. Ingripandet slutade med att motorcyklisten körde av vägen. Denne fick sedan föras med ambulans till sjukhus. – 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 kritisk till polisens handlande i ärendet.

Anmälan

AA framförde i en anmälan klagomål mot två polismän (polisinspektören BB, f.d. CC, vid Polismyndigheten i Västmanlands län och yttre befälet DD vid Polismyndigheten i Södermanlands län).

AA uppgav i huvudsak följande. Vid ett tillfälle i april 2009 var han ute och körde en motorcykel som saknade registreringsskylt. En polisbil signalerade åt honom att stanna men han försökte komma undan och körde därför i väg i hög fart. Polisbilen körde efter honom och det hela slutade med att han till sist körde av vägen, han blev skadad vid tillfället. Han vet i och för sig att han handlade felaktigt – han har också betalat böter för detta – men anser att det var vansinne av föraren av polisbilen (BB) att jaga honom i mycket hög fart och att den polisman (DD) som kom till olycksplatsen borde ha anmält sin kollega.

Utredningen

Av handlingar som fogades till anmälan, bl.a. en primärrapport i Polismyndigheten i Södermanlands läns ärende T1757-09, framgick följande. Vid en ensampatrullering i radiobil i april 2009 observerade BB att en motorcykel saknade registreringsskylt. Han bestämde sig därför för att göra en förar- och fordonskontroll, åkte efter motorcykeln och aktiverade vid två tillfällen bilens

stoppanordning. Föraren av motorcykeln, dvs. AA, vände sig om ett par gånger men stannade inte utan ökade i stället hastigheten. BB kontaktade länskommunikationscentralen (LKC) och berättade att han hade ett efterföljande av en motorcykel som saknade registreringsskylt. Efter en stund fick han ett anrop från LKC. Han meddelade då att hans hastighet pendlade mellan 153 och 159 kilometer i timmen men att den var över 170 kilometer i timmen på raksträckorna. Vid två tillfällen tvingades mötande trafik bromsa och svänga till höger för att undvika kollision med motorcykeln. Efter ett tag tappade AA kontrollen över motorcykeln i en kurva och körde ner i ett dike. Ambulans tillkallades och AA fördes till sjukhus. Den totala körsträckan var ungefär 14 kilometer.

Det framkom vidare att ingripandet hade inletts i Västmanlands län och därefter fortsatt över länsgränsen till Södermanlands län. BB tjänstgjorde vid Polismyndigheten i Västmanlands län och det var LKC vid den myndigheten som han hade kontaktat. DD, som kom till olycksplatsen, tjänstgjorde däremot vid Polismyndigheten i Södermanlands län.

Båda polismyndigheterna anmodades därför att komma in med upplysningar och yttrande över ingripandet. Av yttrandena skulle framgå om myndigheten ansåg att ingripandet skulle betraktas som ett efterföljande eller som ett förföljande.

Polismyndigheten i Södermanlands län (polismästaren EE) kom in med ett yttrande. I korthet gjorde polismyndigheten först den bedömningen att de befattningshavare vid myndigheten som hade varit inblandade i händelsen, bl.a. den anmälda DD, hade agerat korrekt utifrån de förutsättningar som förelåg och den information de hade. Därefter fördes ett längre rättsligt resonemang om det aktuella ingripandet. Av yttrandet i denna del framgår emellertid att myndigheten ansåg sig sakna vissa centrala uppgifter för att bedöma händelsen helt och hållet, BB tjänstgjorde ju vid Polismyndigheten i Västmanlands län. Yttrandet har därför här utelämnats.

Polismyndigheten i Västmanlands län (länspolismästaren FF) kom in med ett yttrande till vilket hade fogats upplysningar från BB och chefen för trafikavdelningen, kommissarien GG (här utelämnade). Myndigheten anförde bl.a. följande.

Under en ensampatrullering i polisbil den 4 april 2009 observerade polisinspektör BB en motorcykel utan registreringsskylt och beslutade sig för att göra en kontroll. BB körde ifatt motorcykeln och aktiverade polisbilens stoppfunktion med avsikt att göra ett regelrätt stopp enligt 22 § 4 st. polislagen (1984:387). Personen på motorcykeln vände sig om ett par gånger samtidigt som han ökade farten på motorcykeln varvid stoppförsöket avbröts. Ytterligare ett stoppförsök gjordes men utan resultat och polisinspektör BB meddelade LKC via fordonets polisradio att den motorcykel han haft för avsikt att stoppa ej stannade. Enligt händelserapporten var klockan då 13.13.43 och enligt samma händelserapport blev vakthavande befäl, av LKC-personalen, informerad om händelsen kl. 13.15.24. Kl. 13.16.02 gick färdens in i Eskilstuna kommun i Södermanlands län och LKC i Eskilstuna kontaktas kl. 13.18.04. Av handlingar i ärendet samt av den nyss nämnda händelserapporten så framgår det att hastigheten pendlade mellan 150–160 km/tim och att detta inrapporterades kl. 13.18.23. Enligt uppgift från BB uppgick hastigheten till över 170 km/tim på raksträckorna men i de kurviga partierna var den låg. Av aktuell händelserapport framgår att tidpunkten för då motorcykeln gick av

vägen var 13.19.44. Av handlingar i ärendet, primärrapport upprättad av BB (f.d CC), framgår att den totala körsträckan var 14 km. Av den upprättade händelserapporten att döma avverkades denna sträcka på ca 6 minuter.

HH, vilken tjänstgjorde som vakthavande befäl vid tillfället för ingripandet har till föredraganden uppgivit att han såg händelsen som ett efterföljande. Hastigheten var, som HH uppfattade det, endast kortare sträckor mycket hög och när vägen blev smalare och krokigare avtog hastigheten. Av de uppgifter som inrapporterades och av den dialog som fördes fick HH uppfattningen att föraren av motorcykeln inte körde i avsikt att undkomma utan att denne helt enkelt inte förmådde sig att stanna. HH uppger vidare att BB är en rutinerad och erfaren kollega som han har stort förtroende för. HH upplevde aldrig att det var någon större fara under färden. Med hänsyn till det nyss nämnda samt den låga trafikintensiteten, tidpunkten på dygnet och den korta tid som efterföljandet pågick, ca 6 minuter, såg HH ingen anledning att avbryta efterföljandet.

I Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vilka hjälpmedel som får användas för att stoppa fordon enligt 10 § 5 polislagen (1984:387) m.m. (FAP 104-1) anges förutsättningarna för dessa slag av ingripanden. I föreskrifterna tas terminologin för de olika hjälpmedlen upp och där anges även beteckning och betydelsen av dessa hjälpmedel. För efterföljande anges att det ska vara fråga om körning utan ljud och ljussignaler på ett större avstånd efter det undflyende fordonet. Något kvantitativt mått på avstånd anges inte. BB har i sitt yttrande angivit att han inte minns om larmanordningarna var på slagna eller ej. Vidare har han uppgivit att avståndet till motorcykeln, i de kurviga partierna var ca 40–60 meter och att hastigheten då var låg. Då den aktuella vägsträckan är krokig, kuperad och har många anslutningar till mindre privata vägar och fastigheter kan det vara motiverat att hålla ett kortare avstånd till den undflyende för att denne ska kunna hållas under uppsikt. I de kurviga partierna uppvisade motorcyklisten, enligt BB, oerfarenhet att framföra motorcykeln och hastigheten var som sagt i denna situation låg. Så var även hastigheten när motorcykeln olyckligtvis gick av vägen. I FAP 104-1 saknas det några närmare anvisningar och allmänna råd om hjälpmedlet efterföljande vilket medför att det uppstår svårigheter i gränsdragningen till ett förföljande. Polismyndigheten har därför även tagit del av tidigare avgöranden från JO för att kunna bedöma händelsen.

Den aktuella händelsen har av de inblandade befattningshavarna bedömts som ett efterföljande. På samma sätt har händelsen bedömts av chefen för trafikavdelningen kommissarie GG som yttrat sig utifrån de handlingar som finns i ärendet. Efter att ha tagit del av aktuella föreskrifter och tidigare avgöranden från JO delar inte polismyndigheten helt denna uppfattning. Delar av händelsen är enligt polismyndighetens uppfattning att se som ett förföljande, då främst med tanke på det korta avstånd som stundtals varit mellan den undflyende och polisbilen. Polismyndigheten finner trots allt när man tittar på ärendet att de inblandade befattningshavarna fortlöpande bedömt situationen och då gjort bedömningen att ingripandet var ett efterföljande. Från det att ärendet inrapporterades till LKC fram till det att vakthavande befäl underrättades, kl. 13.15.24, tog det ca två minuter. Tre minuter senare, kl. 13.18.23, inrapporteras hastigheten på 150–160 km/tim och drygt en minut senare gick motorcykeln, i låg hastighet, av vägen. När det gäller ensampatrullering finns det angivet i 3 § 2 st. FAP 104-1 att det är tillåtet att tillfälligt avvakta med att rapportera insatsen till vakthavande befäl. BB har när motorcykeln inte stannade på polismans tecken rapporterat detta till LKC som i sin tur underrättat vakthavande befäl. Tre minuter senare blev hastigheten känd för vakthavande befälet efter det att LKC anropat BB för att få uppgiften. Polismyndigheten anser att BB gjort vad som förväntas av honom som ensampatrullerad polis och att den tid som gick från det att ärendet inrapporterades fram till dess att hastigheten blev känd för vakthavande befäl är acceptabel.

Polismyndigheten är av den uppfattningen att BB som är rutinerad och även utryckningsförarutbildare vid myndigheten har agerat på ett korrekt sätt och uppfyllt de krav som gäller enligt 3 § FAP 104-1. Händelsen inrapporterades till länskommunikationscentralen (LKC) och vakthavande befäl underrättades kort efter det att motorcyklisten vägrat stanna på polismans tecken och efterföljandet inleddes.

Även vakthavande befäl HH har enligt polismyndigheten agerat på ett korrekt sätt utifrån de uppgifter han fått del av. HH har uppgivit att han uppfattat det som att hastigheten endast under kortare sträckor och tillfällen varit hög, 150–160 km/tim och att hastigheten så fort vägen blivit krokigare sjunkit betydligt. Från det att hastigheten inrapporterades fram till det att motorcykeln gick av vägen är tidskillnaden endast drygt en minut. Det vägavsnitt där motorcykeln gick av vägen är krokigt och hastigheten var då, vilket framgår av uppgifter i ärendet, låg. Med hänsyn till detta, den tid under vilken efterföljandet pågick samt övriga omständigheter som framkommit har det, trots den olyckliga utgången, enligt polismyndighetens uppfattning inte funnits någon anledning att avbryta ingripandet.

Polismyndigheten kommer efter det inträffade att ytterligare gå igenom rutinerna för förföljanden och efterföljanden. Polismyndigheten har i olika sammanhang undervisat i ämnet och kommer återigen att genomföra utbildningsinsatser avseende efterföljanden och förföljanden.

AA yttrade sig och uppgav bl.a. att enligt hans minnesbild hade polisbilen ljussignalerna påslagna under hela händelseförloppet.

Rättslig reglering

Bestämmelser om polismäns rätt att stoppa fordon och andra transportmedel finns i 22 § polislagen (1984:387). Där föreskrivs bl.a. att en polisman får stoppa ett fordon eller annat transportmedel om det behövs för att reglera trafiken eller för att kontrollera fordon eller förare enligt vad som är särskilt föreskrivet (punkt 4). – I 7 kap. förordningen (2001:650) om vägtrafikregister finns bestämmelser om att ett fordon enligt huvudregeln endast får brukas om det är försett med registrerings skyltar.

Enligt 10 § polislagen får en polisman, i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt, använda våld för att genomföra en tjänsteåtgärd, bl.a. om polismannen med laga stöd ska stoppa ett fordon eller annat transportmedel (punkt 5).

I 8 § polislagen fastslås vissa allmänna principer för polisingripanden. Av bestämmelsens första stycke framgår att en polisman som har att verkställa en tjänsteuppgift ska under iakttagande av vad som föreskrivs i lag eller annan författning ingripa på ett sätt som är försvarligt med hänsyn till åtgärdens syfte och övriga omständigheter. Måste tvång tillgripas, ska detta ske endast i den form och den utsträckning som behövs för att det avsedda resultatet ska uppnås.

Bestämmelsen ovan ger uttryck för två grundläggande principer för polisverksamheten, nämligen behovs- och proportionalitetsprinciperna. Behovsprincipen innebär att ett polisingripande får ske endast då det är nödvändigt för att undanröja eller avvärja den aktuella faran eller störningen. Proportionalitetsprincipen innebär att de skador och olägenheter som ingripandet kan medföra inte får stå i missförhållande till syftet med ingripandet (Nils-Olof Berggren och Johan Munck, Polislagen, En kommentar, 8:e uppl., s. 57).

I 2 § Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vilka hjälpmedel som får användas för att stoppa fordon enligt 10 § 5 polislagen m.m. (FAP 104-1) definieras ett förföljande som ”Körning med ett polisfordon efter ett undflyende fordon eller annat transportmedel med förhållandevis kort avstånd mellan fordonen

i syfte att stoppa den undflyendes fortsatta färd. Den undflyende görs, genom ljud och/eller ljussignal, på ett tydligt sätt uppmärksam på att han eller hon ska stanna”.

I samma bestämmelse anges ett efterföljande (riktad spaning) som ”Körning utan ljud- eller ljussignaler med ett polisfordon på större avstånd efter ett undflyende fordon eller annat transportmedel i syfte att ta reda på vart den undflyende tar vägen och för att, när sådana förutsättningar föreligger, ingripa enligt 22 § polislagen”.

Av föreskrifterna framgår vidare att ett påbörjat förföljande omedelbart ska rapporteras till det vakthavande polisbefälet som därefter ska leda polisinsatsen (3 § första stycket). I de allmänna råden till 4 § anges bl.a. att när det gäller förföljande är det särskilt viktigt att syftet med åtgärden alltid vägs mot de risker som den kan komma att medföra och att hänsyn måste tas till såväl förare som passagerare i fordonet och till personer som kan befinna sig i närheten av insatsen. Vidare sägs att ett förföljande som innebär risk för olycka i allmänhet inte är befogat och att under förutsättning att förföljandet inte framkallar någon eller endast ringa fara för andra personer kan åtgärden vara motiverad, om den flyende genom visad brottslighet eller av annan anledning är att anse som farlig för andra människors liv eller hälsa. Om den flyendes farlighet inte är känd eller om den inte bedöms vara av svårartad beskaffenhet, bör förföljandet avbrytas så snart det innebär fara för att någon skadas.

Bedömning

Av utredningen har i korthet följande framgått. Polisinspektören BB observerade vid det aktuella tillfället att en motorcykel saknade registreringsskylt och bestämde sig för att göra en förar- och fordonskontroll. Han körde därför efter motorcykeln och aktiverade vid två tillfällen polisbilens stoppanordning, men motorcyklisten, AA, stannade inte. BB körde efter motorcykeln i sammanlagt 14 kilometer. Hastigheten pendlade, enligt den uppgift som lämnades av polisen till LKC, mellan 153 och 159 kilometer i timmen. På raksträckorna var dock hastigheten ännu högre, medan den synes ha sjunkit betydligt i de mer kurviga partierna av den aktuella vägsträckan. Avståndet mellan fordonen var, i vart fall i de kurviga partierna, förhållandevis kort. Enligt BB var mötande trafik vid två tillfällen tvungen att bromsa och svänga till höger för att undvika kollision med motorcykeln. Ingripandet avslutades med att AA körde av vägen. Han fördes därefter med ambulans från platsen.

Innan jag i det följande tar ställning till polisens handlande vill jag inledningsvis framhålla att AA naturligtvis varit skyldig att stanna när BB signalerade till honom. Jag noterar att AA också insett att han handlade felaktigt.

Jag övergår nu till att bedöma polisens handlande vid tillfället. Den första frågan att ta ställning till är om ingripandet var att betrakta som ett *efterföljande* eller ett *förföljande*.

JO har tidigare i saken uttalat (se t.ex. JO 1990/91 s. 70 och beslut den 3 november 1999 i dnr 2396-1999 och 2495-1999) bl.a. att det som i första hand skiljer

begreppen åt är deras syfte. Ett förföljande är avsett att direkt leda fram till att det flyende fordonet stoppas och dess förare tas fast, medan ett efterföljande närmast kan beskrivas som en spaningsåtgärd som syftar till att ta reda på vart den flyende tar vägen. Vid s.k. biljakter är det således fråga om ett förföljande och inte om ett efterföljande. Eftersom ett förföljande har som syfte att polisen ska kunna stoppa och ta fast den flyende låg det enligt JO:s mening i sakens natur att avståndet mellan fordonen är förhållandevis kort och att man därmed kan utgå från att den som förföljs är medveten om polisens närvaro och påverkas av denna. I alla de fall där det av den flyendes körsätt framgår att han eller hon påverkas av polisens närvaro måste förfarandet betraktas som ett förföljande. Som exempel på sådan påverkan nämnde JO att den flyende ökar hastigheten avsevärt, att han eller hon kör mot rött ljus eller nonchalerar andra regler som är av grundläggande betydelse för trafiksäkerheten. JO uttalade vidare att varje situation där polisen med ljud eller ljussignal kräver fri väg i princip måste betecknas som ett förföljande om avståndet mellan fordonen inte är större än att signalerna kan uppfattas av den flyende. Man fick i sådana fall regelmässigt räkna med att föraren i det flyende fordonet påverkas av signalerna på ett sätt som ökar hans eller hennes trafikfarlighet. – Jag har inte någon annan uppfattning än den ovan redovisade.

I det nu aktuella fallet har det framgått av såväl AA:s som BB:s uppgifter att AA uppmärksammade att polisen signalerade åt honom att han skulle stanna, men att han i stället ökade farten i syfte att komma undan. Enligt AA:s minnesbild var polibilens ljussignal påslagen under hela händelseförloppet. BB har härvid uppgett att ljussignalen troligtvis var påslagen. Baserat på polismyndighetens uppgift om körsträcka och körtid har den genomsnittliga hastigheten varit ungefär 140 kilometer i timmen, vilket får anses stämma väl överens med BB:s uppgift till LKC om att hastigheten pendlat mellan 153 och 159 kilometer i timmen, men att den på raksträckorna varit ännu högre (t.o.m. över 170 kilometer i timmen) och i de kurviga partierna väsentligt lägre. Högsta tillåtna hastighet på den aktuella vägsträckan har varit 70 eller 50 kilometer i timmen. Det har vidare kommit fram att avståndet mellan fordonen, i vart fall i de kurviga partierna, varit förhållandevis kort och BB har kunnat göra relativt detaljerade iakttagelser av hur motorcykeln framfördes. Det får också anses uppenbart att AA:s körsätt påverkades av att polisen körde efter honom. – Mot denna bakgrund kan det enligt min mening inte råda något tvivel om att ingripandet rättsligt var att betrakta som ett förföljande. 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. Jag finner också anledning att påtala att kommissarien HH:s (som var vakthavande befäl vid tillfället) uppgift att han fick uppfattningen att föraren av motorcykeln inte körde iväg i avsikt att undkomma utan att denne helt enkelt inte förmådde sig att stanna, är obegriplig.

Frågan är sedan om förföljandet i detta fall var befogat. Ett förföljande kan, som framgått, givetvis vara motiverat i vissa situationer. Enligt min uppfattning synes förföljandet av AA ha varit förenat med betydande risker för såväl honom som andra trafikanter. Detta framgår bl.a. av uppgifterna om att mötande trafik vid två tillfällen tvingades väja för att undvika kollision, att fordonen ibland framfördes

med mycket hög hastighet och att färden slutade med en dikeskörning. Det har inte framkommit någon omständighet som kan motivera de risker som förföljandet medförde. Av BB:s upplysningar framgår att han hade misstankar om att motorcyklisten t.ex. kunde vara alkohol- eller drogpåverkad men detta förefaller ha varit en ren spekulation från hans sida. Jag noterar här särskilt att i den primärreport som BB upprättade efter händelsen nämns inte något sådant. Utöver det förhållandet att motorcyklisten körde ett fordon utan registreringsskylt var ingenting känt om denne. JO framhöll i de tidigare nämnda besluten att det över huvud taget inte bör förekomma att polisen förföljer någon enbart av det skälet att han eller hon kan misstänkas ha gjort sig skyldig till en överträdelse av trafikförfattningarna som inte kan föranleda annat än ett bötesstraff. Jag har inte någon annan uppfattning i frågan och anser således att förföljandet borde ha avbrutits mer eller mindre omedelbart efter det att det visade sig att AA inte hade för avsikt att stanna motorcykeln.

Polismyndigheten i Västmanlands län förtjänar kritik för det inträffade.

Vad sedan gäller Polismyndigheten i Södermanlands läns del i ingripandet ger utredningen vid handen att LKC där kontaktades av LKC i Västmanlands län en mycket kort stund innan AA körde av vägen och att det vakthavande befälet i Södermanlands län inte blev inkopplad förrän så redan hade skett. Jag har därför inte några synpunkter på att någon befattningshavare där inte vidtog några åtgärder för att avbryta förföljandet. AA har i sin anmälan också framfört klagomål mot DD handlande men detta föranleder inte något uttalande från min sida.

Ärendet avslutas.