



Högsta domstolen
Box 2066
103 12 Stockholm

Överklagande av hovrättsdom – tjänstefel

Klagande

Riksåklagaren
Box 5553
114 85 Stockholm

Motpart

MU

Ombud och offentlig försvarare: Advokat SL

Överklagade avgörandet

Göta hovrätts dom den 28 oktober 2011 i mål B 1110-11

Yrkande

Jag yrkar att Högsta domstolen med ändring av hovrättens dom dömer MU för tjänstefel i enlighet med följande justerade gärningspåstående.

Polisinspektören MU har den 19 augusti 2009 under tjänstgöring i dubbelpatrull fört polisbil och därvid, sedan en motorcyklist underlåtit att stanna på polismans tecken, förföljt motorcykeln på olika gator och vägar inom Växjö kommun, från Torpavägen via Trummenvägen och Teleborgsvägen till Rinkaby på länsväg 682.

Under förföljandet har MU, utan att detta dessförinnan rapporterats till vakthavande befäl, vid ett tillfälle kört in framför motorcykeln och vid ett annat tillfälle fysiskt trängt motorcyklisten mot ett staket eller kört in framför motorcykeln, allt i syfte att genom s.k. prejning genom trängning hindra motorcyklistens fortsatta färd.

Trots att vakthavande befäl därefter har beordrat att förföljandet skulle avbrytas har MU fortsatt detta och istället för att falla tillbaka har han påtagligt ökat hastigheten och kört ikapp motorcykeln, som slutligen kört av vägen.

MU har genom sitt handlande och/eller underlåtenhet vid myndighetsutövning, uppsåtligen eller av oaktsamhet, åsidosatt vad som gällt för uppgiften.

Påföljden bör bestämmas till dagsböter.

Domarna i målet m.m.

Åtalet och tingsrättens dom

MU åtalades för tjänstefel enligt den gärningsbeskrivning som framgår enligt ovan bortsett från i första stycket ”i dubbelpatrull” i andra stycket ”genom trängning” samt i sista stycket ”och/eller underlåtenhet”.

Som bevisning åberopade åklagaren förhör med MU samt en videoinspelning från polisbilens kamerautrustning av den aktuella händelsen.

MU bestred ansvar och uppgav bl.a. att det inte varit fråga om prejning och i vart fall inte någon planerad sådan. Vidare har det inte varit något förföljande utan efterföljande. Han har inte åsidosatt vad som gällt för uppgiften.

Tingsrätten, som dömde MU för tjänstefel och bestämde påföljden till 70 dagsböter å 270 kr, uttalar i sina domskäl bl.a. följande.

Händelsen inträffade en onsdagskväll vid 20-tiden på bl.a. Teleborgsvägen i Växjö. MU framförde en polisbil och hade en kollega som passagerare. En motorcyklist vägrade stanna på deras tecken, varför de tog upp ett förföljande av motorcykeln. Färden gick på olika gator i Växjö och pågick i ca fem minuter. Den slutade med att motorcyklisten körde av vägen och skadades allvarligt.

Tingsrätten har gjort följande iakttagelser från videoinspelningen. Polisbilen får kontakt med motorcyklisterna kl. 20.30. I en rondell stannar den ena motorcykeln på polisbilens tecken men den andra kör vidare i syfte att smita från polisen. Polisbilen inleder ett förföljande. Klockan är 20.31.38. En stund senare, kl. 20.32.39 går ett meddelande från polisbilen till vakthavande befäl att polisbilen tagit upp ett ”efterföljande”. De befinner sig då på Statoil på teleborg och kör mot centrum. I en rondell kör polisbilen om motorcyklisten, svänger till höger och lägger sig framför denne. Klockan är 20.32.56. motorcyklisten kör upp på den stenbelagda vägkanten och lyckas fortsätta sin färd genom att svänga till höger i rondellen. Vid en infart till campusområdet, kl. 20.33.28, kör polisbilen åter om motorcykeln och svänger in framför denna till höger mot ett staket utmed vägen, varvid motorcykeln träffas av staketet som går sönder. Även motorcykeln tar skada. Motorcyklisten lyckas dock fortsätta sin färd. Kl. 20.35.42 får polisbilen ett meddelande från vakthavande befäl att avbryta insatsen. Det uppstår ett längre avstånd än tidigare mellan motorcykel och polisbilen. Polisbilen fortsätter dock att följa efter motorcykeln i hög fart. Hastigheten når upp över 200 km per timme. Motorcykeln kör av vägbanan kl. 20.36.37, ned i diket och in i ett taggtrådsstängsel. Vid tiden för avkörningen håller polisbilen en hastighet av 160 km per timme och ligger på ett avstånd som uppskattningsvis är under 100 meter bakom motorcykeln.

MU har berättat i huvudsak följande. De var ute på rutinpatrullering för trafikövervakning vid det aktuella tillfället i en civil polisbil. Han hörde att två motorcyklar gasade på väldigt kraftigt och bestämde sig för att kontrollera dem. När de kommit ifatt motorcyklarna tittade den ena föraren in i deras bil och stack därefter iväg. Han tog upp ett förföljande och han trodde att föraren var en drogpåverkad person. Hans syfte i rondellen var inte att fysiskt hindra motorcyklistens fortsatta färd utan att markera för föraren att denne skulle stanna. Det fanns plats för föraren att passera och fortsätta sin färd. Vid infarten till campus var han också noga med att lämna tillräckligt med plats för motorcykeln att köra vidare. Ingridandena i rondellen och vid campusområdet var spontana, inte planerade. Om han velat preja motorcyklisten hade han gjort det på ett mer distinkt sätt. När han fick order om att avbryta slog han av blåljusen. Förföljandet övergick i ett efterföljande i spaningssyfte. Han lät avståndet öka.

Tingsrättens bedömning

Av videoinspelningen framgår tydligt att MU vid ett tillfälle – i en rondell – körde in framför motorcykeln och vid ett annat tillfälle fysiskt trängde motorcykeln mot ett staket. Det entydiga intrycket är att MU vid dessa båda tillfällen försökte stoppa motorcyklisten genom prejning. MUs invändning att han lämnade utrymme för motorcyklisten att köra vidare motsägs av vad som framgår av videoinspelningen. Att föraren ändå kunde fortsätta färden synes ha berott på andra omständigheter. I rondellen lyckades föraren köra in på den väg som gick åt höger och vid staketet kunde han fortsätta efter att detta gett vika. Det är fråga om två prejningar som genomfördes drygt en respektive två minuter efter att förföljandet inleddes. Mot bakgrund härav och med hänsyn till MUs körsätt i övrigt under färden är det möjligt att sluta sig till att han planerat för eller i vart fall räknat med möjligheten att stoppa motorcyklisten genom prejning innan dessa genomfördes. Förhållandena var inte sådana att han haft rätt att tillfälligt avvakta med att rapportera insatsen till det vakthavande polisbefälet. MUs kollega som skötte bilens radiokommunikation hade möjlighet att i god tid före prejningarna rapportera till vakthavande befäl samtidigt som MU framförde bilen. Att MU instruerade kollegan att rapportera ett efterföljande trots att det var fråga om ett förföljande visar också att han gjorde en sak men rapporterade något annat. Sammantaget är åtalet enligt gärningsbeskrivningens andra stycke styrkt.

Av videoinspelningen framgår vidare att MU, efter att vakthavande polisbefälet beordrat honom att avbryta insatsen, fortsatte att följa efter motorcyklisten i hög hastighet. Det framgår också att avståndet mellan motorcykeln och polisbilen var förhållandevis kort när motorcykeln körde av vägen. Mot denna bakgrund är intrycket och bedömningen att MU fortsatte förföljandet utan att övergå till ett efterföljande som han själv berättat. Det förhållandet att han slagit av ljussignalerna ändrar inte den bedömningen. Den aktuella föreskriften kan inte rimligen tolkas på det sättet att det för att ett förföljande ska övergå i ett efterföljande är tillräckligt att slå av ljud- eller ljussignalerna på polisbilen samtidigt som körningen fortsätter i hög fart och med förhållandevis kort avstånd mellan fordonen. Detta måste MU ha insett. Mot bakgrund av det anförda är också åtalet enligt gärningsbeskrivningens tredje stycke styrkt.

På grund av det anförda finner tingsrätten att MU genom sitt handlande vid myndighetsutövning uppsåtligt har åsidosatt vad som gällt för uppgiften i förevarande fall. Gärningen är att bedöma som tjänstefel och brottet är inte ringa. Det förskyller ett bötesstraff.

Hovrättens dom

MU yrkade i första hand att åtalet skulle ogillas och i andra hand att straffet skulle sättas ned. Åklagaren bestred ändring.

Åklagaren justerade gärningsbeskrivningen genom att i första stycket lägga till ”dubbelpatrull” efter ”under tjänstgöring”.

Hovrätten, som tog del av samma bevisning som tingsrätten, ogillade åtalet och uttalar i sina domskäl bl.a. följande.

Åklagaren har till förtydligande av åtalet anført i huvudsak följande. Det görs inte gällande att MU vid aktuellt tillfälle körde vårdslöst eller att han genom sitt handhavande av polisbilen i sig avvek från vad som gällde för uppgiften. MU orsakade t.ex. inte den olycka som sedermera inträffade och han utförde de båda prejningarna i sig enligt ”regelboken”. Vad som läggs MU till last är istället att han i fråga om prejningarna genomförde dem utan att dessförinnan rapportera sin avsikt till vakthavande polisbefäl, och i fråga om förföljandet att han fortsatte detta i strid med uttrycklig order från vakthavande befäl. Om MU övergått till ett efterföljande, hade handlandet däremot varit invändningsfritt.

Hovrätten gör följande övervägande när det gäller de förfaranden som avses med åtalet.

Underlåtenhet att rapportera två planerade prejningar

I likhet med tingsrätten finner hovrätten klarlagt att MU vid två tillfällen försökte stoppa motorcyklisten på sätt som är att bedöma som prejning genom trängning. Det är utrett att detta skedde under tjänstgöring i dubbelpatrull. Enligt Rikspolisstyrelsens föreskrifter (RPSFS 2008:6) ska en planerad prejning genom trängning omedelbart rapporteras till det vakthavande polisbefälet som därefter ska leda polisinsatsen. Det är klarlagt att någon rapportering inte gjordes. Frågan är om de två prejningarna var planerade eller inte.

Som hovrätten uppfattat inspelningen från polisbilens kamera uppkom ett läge för den första prejningen mycket hastigt, genom att en annan bil tillfälligt blockerade vägen för motorcyklisten i en rondell. Något egentligt stöd för att den prejningen ska anses planerad kan hovrätten inte finna. Det förhållandet att MU hade inlett och rapporterat ett förföljande i syfte att stoppa motorcyklisten kan inte anses tillräckligt för att säga att prejningen var planerad. MU har därför i denna del inte agerat i strid med Rikspolisstyrelsens föreskrifter.

När det däremot gäller den andra prejningen hade vid det tillfället ett första prejningsförsök misslyckats. En ny möjlighet uppstod genom att motorcyklisten

tillfälligtvis höll en påfallande låg hastighet. Enligt hovrätten kan det av utredningen dras den slutsatsen att MU i detta skede bestämt sig för att med till buds bestående medel, t.ex. prejning, försöka stoppa motorcyklisten. Åtgärden får därför anses ha varit planerad. Han borde ha rapporterat sin avsikt till vakthavande polisbefäl och har alltså i så motto brustit i vad som åvilat honom.

Frågan är därefter om MU därigenom åsidosatt vad som gäller för uppgiften i sådan grad att han ska dömas för tjänstefel.

Brottsbalkens bestämmelser om ansvar för tjänstefel ställer stränga krav på den som utövar myndighet. Även med den utgångspunkten är det emellertid klart att inte alla felaktigheter i yrkesutövningen bör föranleda straffrättsligt ansvar. Detta kommer också till uttryck i lagen på så sätt att om gärningen är att anse som ringa ska den inte medföra ansvar.

Prejning genom trängning är typiskt sett en farlig åtgärd som är förenad med betydande risker, inte minst när den som ska stoppas är en oskyddad trafikant. Bedömningen av om prejning ska ske kan vara mycket svår att göra. Det är också därför det finns särskilda föreskrifter om rapporteringsskyldighet så att beslut om fortsatta åtgärder ska fattas objektivt av någon som inte är mitt i händelsernas centrum. Den föreskrift som MU åsidosatt är således betydelsefull.

I förevarande fall har det emellertid inte gjorts gällande att den aktuella prejningen varit obefogad eller oförsvarlig. Det har inte påståtts annat än att MU skulle ha fått tillstånd till de åtgärder han vidtog, om han hade rapporterat till det vakthavande polisbefälet. Rapporteringsskyldigheten var alltså i den konkreta situationen en ren formalitet. Under sådana förhållanden bedömer hovrätten att den skyldighet som MU brustit i, när den ses för sig, inte är sådan att den faller inom det straffbara området. Det fel han gjort är alltså att anse som ringa och ska inte föranleda ansvar för tjänstefel.

Fortsatt förföljande trots order att avbryta

Åklagaren har även gjort gällande att MU i strid med uttrycklig order från det vakthavande polisbefälet fortsatte förföljandet av motorcyklisten. MU har å sin sida ansett att han, vilket ostridigt varit tillåtet, övergick till ett efterföljande.

Enligt Rikspolisstyrelsens föreskrifter kännetecknas ett förföljande av att avståndet mellan fordonen är förhållandevis kort, att syftet är att stoppa den undflyendes färd och att den undflyende genom ljud- och/eller ljussignal på ett tydligt sätt görs uppmärksam på att han eller hon ska stanna. Ett efterföljande kännetecknas av ett större avstånd mellan fordonen, att syftet är att ta reda på vart den undflyende tar vägen och att körningen sker utan ljud- eller ljussignaler.

JO har i flera ärenden angående s.k. biljakter uttalat sin syn på innebörden av begreppen förföljande och efterföljande (t.ex. JO 1990/91 s. 70). JO har bl.a. uttalat 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 att 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. Mot bakgrund av syftet med ett förföljande ligger 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 enligt JO betraktas som ett förföljande. Som exempel på sådan påverkan nämns 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. Ett efterföljande har däremot närmast spaningskaraktär. En grundläggande förutsättning för att ett efterföljande ska föreligga torde därför enligt JO vara att avståndet mellan fordonen är så stort och omständigheterna i övrigt också sådana att föraren vid sin körning inte rimligen kan känna sig jagad av polisen. Det är här med andra ord fråga om en sedvanlig trafiksituation där såväl polisfordonet som det efterföljda fordonet framförs på ett ”normalt” sätt i den aktuella trafikmiljön.

I förevarande fall är det inte visat annat än att när det vakthavande polisbefälet gav order om att avbryta förföljandet stängde MU av ljud- och ljussignalerna. Hovrätten godtar också hans uppgift om att hans syfte med den fortsatta färden var att ta reda på vart motorcyklisten tog vägen. Hovrätten får vidare godta att MU själv var av uppfattningen att han övergick i ett efterföljande.

Av utredningen framgår att i detta skede ökade inledningsvis avståndet mellan de båda fordonen, för att minska strax innan motorcyklisten körde av vägen. Hastigheten nådde bitvis upp till över 200 km/tim. Det råder ingen tvekan om att motorcyklisten påverkades av polisens närvaro och att det inte var fråga om en sedvanlig trafiksituation. Med utgångspunkt i det synsätt som JO gett uttryck för råder det inte någon tvekan om att MU fortsatte ett förföljande.

Rikspolisstyrelsens föreskrifter är emellertid inte helt tydliga utan ger utrymme för olika tolkningar, bland annat med avseende på vilka avstånd som ska tillämpas i olika situationer. MUs tolkning av föreskrifterna får anses ligga inom ramen för föreskrifternas ordalydelse, och det har inte påståtts att han skulle ha fått kännedom om att en sådan tolkning av begreppen skulle vara felaktig. Istället har han obesträtt uppgett att en sådan tillämpning av föreskrifterna var vad han hade fått lära sig som den korrekta. Enligt hovrättens mening kan han därmed inte anses ha gjort en sådan klar och allvarlig felbedömning av föreskrifterna som krävs för att ett tjänstefelsansvar ska komma ifråga (jfr rättsfallen NJA 2005 s. 385 och RH 2007:40). Inte heller om MUs båda felaktiga förfaranden vägs samman finner hovrätten att man når upp till vad som är straffbart som tjänstefel. Åtalet ska således ogillas.

Grunderna för min inställning

Den rättsliga regleringen m.m.

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 finns anledning att anta att någon som färdas i fordonet har gjort sig skyldig till brott (punkt 1) eller om

det behövs för att reglera trafiken eller för att kontrollera fordon eller förare enligt vad som är särskilt föreskrivet (punkt 4).

Paragrafen tillkom genom 1998 års lagstiftning och innehåller bestämmelser om en polismans befogenheter att stoppa ett fordon eller annat transportmedel. Paragrafen är i huvudsak avsedd att kodifiera vad som redan tidigare ansågs som gällande rätt. (Berggren/Munck, Polislagen - En kommentar, nionde uppl. 2011, s. 154).

Punkt 1 ger polisen befogenhet att stoppa ett fordon om förutsättningarna för att inleda förundersökning är uppfyllda. Avsikten är således att en polisman ska kunna stoppa ett fordon för att vidta sådana åtgärder som avses i 23 kap. 3 § tredje stycket rättegångsbalken, exempelvis hålla förhör med dem som färdas i bilen. Bestämmelsen ger inte polisen rätt att stoppa ett transportmedel i rent spanings syfte. Se JO 2000/01 s. 132. (A.a. s. 154).

Punkt 4 handlar om polisens befogenheter att stoppa fordon för att kontrollera fordon eller förare enligt vad som är särskilt föreskrivet. Sådana föreskrifter finns t.ex. i trafikförordningen (1998:1276) och i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov. (A.a. s. 155)

Polisens rätt att stoppa fordon var tidigare inte lagreglerad. Det ansågs ligga i sakens natur att polisen hade rätt att stoppa fordon för att kunna genomföra en trafikkontroll eller företa någon annan liknande åtgärd. Polisen ansågs även ha befogenhet att med våld stoppa ett fordon. Befogenheten ansågs följa av den rätt som polisen har att ingripa på annat sätt mot någon som färdas i fordonet, vare sig det var fråga om att gripa någon med stöd av rättegångsbalkens regler eller att företa körkortskontroll med stöd av bestämmelserna i körkortslagen. (A.a. s. 155)

Ett viktigt skäl för att lagfästa principerna för när polisen med våld ska kunna få stanna ett fordon var att exempelvis användning av hinder och spikmatta samt förföljande av fordon är åtgärder som är förenade med stora risker för skador på person och egendom. Särskilt förföljandet av fordon innefattar så stora skaderisker att det i sig ansågs tala för att de grundläggande villkoren för att få stoppa fordon bör anges i lag (jfr JO 1990/91 s. 70). (A.a. s. 155).

Enligt 10 § första stycket punkten 5 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, om polismannen med laga stöd skall stoppa ett fordon eller annat transportmedel eller skall kontrollera ett fordon eller ett fordons last.

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.

En utgångspunkt för regleringen i polislagen är att polisen bör få använda våld i den mån det ingår som ett nödvändigt led i en tjänsteuppgift som det åligger polisen att fullgöra. Redan av behovs- och proportionalitetsprinciperna följer att våld kan användas bara när andra medel är otillräckliga och att inte vilken tjänsteuppgift som helst kan motivera våldsanvändningen (Berggren/Munck s. 78).

I ingressen till 10 § första stycket erinras om de grundläggande behovs- och proportionalitetsprinciperna. Våld får sålunda användas endast när det behövs, dvs. när andra medel är otillräckliga för att polismannen ska kunna utföra den tjänsteuppgift det är fråga om och våldsanvändning kan väntas leda till det avsedda resultatet. Vidare får våld över huvud taget inte tillgripas om den aktuella tjänsteuppgiften inte har en sådan betydelse att det framstår som rimligt att den genomförs med fysiskt tvång. I de fall då så är förhållandet måste under hela händelseförloppet beaktas att aldrig mera våld används än vad som är rimligt i förhållande till vad som kan uppnås därigenom. (A.a. s. 79 f).

Paragrafen tar sikte både på våld mot person och på våld mot egendom, men den får naturligtvis sin största betydelse i fråga om våld mot person. (A.a. s. 80).

Punkten 5 tillkom ursprungligen genom 1998 års lagstiftning i samband med införandet av bestämmelserna i 22 § om stoppande av fordon eller andra transportmedel. Den utvidgades genom lagstiftning år 2002 till att avse våldsanvändning vid kontroll av ett fordon eller fordons last. Hur mycket våld som får användas och vilka tekniska hjälpmedel som får användas för att stoppa fordon får enligt förarbetena till bestämmelserna avgöras beroende på omständigheterna i det aktuella fallet. Rikspolisstyrelsen får enligt 13 d § förordningen (1989:773) med instruktion för Rikspolisstyrelsen meddela föreskrifter om vilka hjälpmedel som får användas för att stoppa fordon enligt 10 § 5 polislagen. Sådana föreskrifter har meddelats i RPSFS 2008:6, FAP 104-1.(A.a. s. 84 f).

I 2 § nämnda föreskrifter 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 för att, när sådan förutsättning föreligger, ingripa enligt 22 § polislagen”.

I samma bestämmelse anges att *prejning* är ”Åtgärd som syftar till att hindra fortsatt färd med ett fordon eller annat transportmedel. Det kan ske genom att polisen med körsätt, tecken, ljud- och/eller ljussignaler beordrar att färden ska upphöra eller genom att polisen med polisfordonet fysiskt tränger ett undflyende fordon och därigenom tvingar det att stanna (trängning)”

Enligt 3 § första stycket samma föreskrifter ska ett påbörjat förföljande eller en planerad prejning genom trängning omedelbart rapporteras till det vakthavande polisbefälet som därefter ska leda polisinsatsen. I andra stycket samma paragraf stadgas att utan hinder av vad som sägs i första stycket får en motorcykelpatrull eller en ensampatrull tillfälligt avvakta med att rapportera insatsen till det vakthavande polisbefälet, om förhållandena är sådana att rapporteringsåtgärden kan medföra allvarlig fara för trafiksäkerheten. Om rapporteringsåtgärden dröjer längre än tillfälligt ska den påbörjade eller planerade insatsen dock omedelbart avbrytas.

Enligt 4 § samma föreskrifter ska händelseförloppet vid förföljande eller prejning genom trängning och vakthavande polisbefälets ledning dokumenteras. En kopia av dokumentationen i ärendet, ska omgående skickas till Rikspolisstyrelsen.

I allmänna råd under 4 § i föreskrifterna uttalas bl.a. följande.

I fall av förföljande eller prejning genom trängning är det särskilt viktigt att syftet med åtgärden alltid vägs mot de risker som den kan komma att medföra. Hänsyn måste därför tas till såväl förare som passagerare i fordonet och till personer som kan befinna sig i närheten av insatsen. Andra omständigheter som i sammanhanget kan ha betydelse är t.ex. vägens beskaffenhet, väderleksförhållanden, väglaget, trafikintensitet, tid på dygnet och bebyggelse längs vägsträckan.

Ett förföljande som innebär risk för olycka är i allmänhet inte befogat. 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. Är den flyendes farlighet inte känd eller bedöms den inte vara av svårartad beskaffenhet bör förföljandet avbrytas så snart det innebär fara för att någon skadas.

Det vakthavande polisbefälet bör, med kontinuerlig inrapportering kring förföljandet som underlag, löpande bedöma om det mot bakgrund av trafiksituationen och beslutsunderlaget i övrigt – bland annat den undflyende förarens farlighet, den brottsmisstanke som riktas mot denne, vad som i övrigt är känt om föraren – sammantaget kan anses försvarligt att fortsätta ett förföljande, om detta ska avbrytas, övergå i ett efterföljande (riktad spaning) eller om tekniska hjälpmedel ska användas för att stoppa fordonet. Så snart olycksrisken bedöms kunna bli för stor bör förföljandet avbrytas.

Enligt 20 kap. 1 § första stycket brottsbalken skall den som uppsåtligen eller av oaktsamhet vid myndighetsutövning genom handling eller underlåtenhet åsidosätter vad som gäller för uppgiften dömas för tjänstefel till böter eller fängelse i högst två år. Om gärningen med hänsyn till gärningsmannens befogenheter eller uppgiftens samband med myndighetsutövningen i övrigt eller till andra omständigheter är att anse som ringa, skall inte dömas till ansvar.

I brottsbalkskommentaren uttalas att av allmänna principer följer att straffrättsligt ansvar för oaktsamhet inte skall komma i fråga för varje avvikelse från den eftersträvade normen. En viss marginal föreligger alltid mellan det helt aktsamma och det oaktsamma. Oaktsamheten anges kunna bestå i att inte skaffa sig kännedom om eller inte hålla reda på de regler som gäller för myndighetsutövningen. Vid bedömningen av om gärningsmannen handlat oaktsamt är det i första hand av betydelse vilka krav på noggrannhet och omsorg som uppgiften innefattat. Detta får, som i andra motsvarande sammanhang, vägas mot omständigheter som hänför sig till gärningsmannen personligen, t.ex. hans kunnighet, utbildning och erfarenhet eller att han handlat under tidspress (Holmqvist m.fl., Brottsbalken – En kommentar, Elektroniska versionen, 20 kap. 1 §, utskrift s. 7).

Av propositionen till den nuvarande lydelsen av 20 kap. 1 § brottsbalken framgår att bedömningen av om en gärning är att anse som ringa skall ske med beaktande av samtliga omständigheter. Vid denna bedömning anges det vara av stor betydelse om någon skada eller olägenhet kan påvisas i det enskilda fallet eller om det förelegat en påtaglig risk för skada. Vidare uttalas att det kan finnas anledning att göra en strängare bedömning inom områden där kraven på en korrekt handläggning är särskilt stora. Som exempel nämns rättsväsendet. Av betydelse anges även vara hur självständiga befogenheter den felande har. Dock skall inte varje felaktighet som begås av någon med självständiga befogenheter föranleda ansvar utan även här skall en nyanserad bedömning göras (prop. 1988/89:113, s. 24 f).

Ansvarsfrågan

Målet rör frågan om MU uppsåtligen eller av oaktsamhet gjort sig skyldig till tjänstefel genom att genomföra två planerade prejningar genom trängning utan att omedelbart rapportera åtgärderna till det vakthavande polisbefälet samt att

inte avbryta ett påbörjat förföljande sedan vakthavande befäl beordrat honom att göra det.

Åklagaren som förde talan i hovrätten har bl.a. på fråga från hovrätten uppgett att han inte hade några synpunkter på körningen i övrigt eller på det sätt prejningarna genomförts. Detta hänger samman med att dessa frågor inte var föremål för straffrättslig prövning.

Underlåtenhet att rapportera två planerade prejningar

Hovrätten har i likhet med tingsrätten funnit det klarlagt att MU vid två tillfällen försökt stoppa motorcykeln på sätt som är att bedöma som prejning genom trängning. Vidare att åtgärderna skett under tjänstgöring i dubbelpatrull. Det är enligt hovrätten också klarlagt att någon rapportering i enlighet med Rikspolisstyrelsens föreskrifter inte gjorts. Hovrätten har vidare funnit att den andra prejningen varit planerad. Så långt instämmer jag i hovrättens bedömningar.

I fråga om den första av de två prejningarna varit planerad kan enligt hovrätten det förhållandet att MU inlett och rapporterat ett förföljande i syfte att stoppa motorcykeln inte anses tillräckligt för att säga att prejningen var planerad. Jag instämmer inte i hovrättens bedömning i detta avseende. Av filmen framgår tydligt att förföljandet inletts då motorcykeln vägrat stanna på polismans befallning. Syftet med förföljandet har varit att få stopp på motorcykeln. Mot bakgrund av MUs utbildning och erfarenhet som trafikpolis måste det redan i det läget ha stått klart för honom att nästa steg i insatsen skulle komma att innefatta prejning genom trängning, så snart ett läge för detta uppkommit. Enligt min uppfattning står det redan härigenom klart att även den första prejningen varit planerad.

Hovrätten, som funnit att den andra prejningen varit planerad, har uttalat att då det inte påstås annat än att MU skulle ha fått tillstånd till de åtgärder han vidtog om han rapporterat dem till det vakthavande polisbefälet, var rapporteringsskyldigheten i den konkreta situationen en ren formalitet. Under sådana förhållanden ansåg hovrätten att den skyldighet han brustit i, när den sågs för sig, inte är sådan att den faller inom det straffbara området. Det fel MU gjort skulle enligt hovrätten därför bedömas som ringa och således vara straffritt. Jag delar inte hovrättens uppfattning i detta avseende.

Som hovrätten också anger är prejning genom trängning typiskt sett en farlig åtgärd som är förenad med betydande risker, inte minst när den som ska stoppas är en oskyddad trafikant. Bedömningen av om prejning ska ske kan vara mycket svår att göra. Det är också därför det finns särskilda föreskrifter om rapporteringsskyldighet så att beslut om fortsatta åtgärder ska fattas objektivt av någon som inte är mitt i händelsernas centrum. Den föreskrift som MU har åsidosatt är således mycket betydelsefull.

Tilläggas kan att rapporteringsskyldigheten i det läge som MU befann sig i är absolut tvingande. Något utrymme för att vidta åtgärden utan tillstånd från vakthavande polisbefäl finns alltså inte. Rapporteringsskyldigheten hänger också i detta fall samman med att den rapporterade inte själv ska leda den rapporterade insatsen, utan att ledningen av denna, vilket även måste innefatta beslut om åtgärden över huvud taget får vidtas, omedelbart ska tas över av det vakthavande polisbefälet. Mot bakgrund av MUs erfarenhet och utbildning som trafikpolis måste det stått klart för honom att han varit tvungen att rapportera åtgärderna och få vakthavande polisbefälets tillstånd till dessa innan åtgärderna vidtogs. Hans underlåtenhet i detta avseende kan inte anses som ringa.

Fortsatt förföljande trots order att avbryta

Lika med hovrätten finner jag att det inte kan råda någon tvekan om att MU objektivt sett fortsatte ett förföljande trots att han fått och kvitterat en uttrycklig order att avbryta åtgärden.

MUs tolkning av föreskrifterna, nämligen att han i och med att han slog av ljussignalerna övergått till ett efterföljande, ligger enligt hovrätten inom ramen för föreskrifternas ordalydelse. Vidare har enligt hovrätten MU inte fått kännedom om att hans tolkning av begreppen skulle vara felaktig, varför han inte kan anses ha gjort en sådan klar och allvarlig felbedömning av föreskrifterna som krävs för att tjänstefelsansvar ska komma ifråga. Jag instämmer inte i hovrättens bedömning i detta avseende.

Som redogjorts för ovan innefattar förföljande av fordon så stora skaderisker att det enligt motiven till polislagen i sig ansågs tala för att de grundläggande villkoren för att få stoppa fordon bör anges i lag. Förföljande är alltså typiskt sett en farlig åtgärd, varför det måste ställas höga krav på den polisman som vidtar eller avser att vidta en sådan åtgärd. Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd måste vidare tolkas och tillämpas i ljuset av 8 och 10 §§ polislagen och de grundläggande behovs- och proportionalitetsprinciper som det där tydligt erinras om. Däri torde också ligga ett krav på att typiskt sett farliga åtgärder måste vara försvarliga och att polismannen vid minsta tveksamhet om åtgärdens tillåtlighet och försvarlighet har en skyldighet att omedelbart avbryta denna.

MU har flera års erfarenhet som polisman. Han har därtill särskild utbildning på den s.k. trafikpiloten som polisbilen han förde var utrustad med. Tjänstgöring med trafikpiloten innebär att trafikanter i något högre utsträckning än annars ska stoppas och kontrolleras eller rapporteras. Den polisman som tjänstgör på trafikpiloten bör alltså kunna förutsättas vara väl förberedd på att träffa på trafikanter som inte vill stanna för kontroll. Det innebär också att kunskapen om det regelverk som styr förutsättningarna för förföljande, efterföljande och prejning kan förutsättas vara större.

Rikspolisstyrelsens föreskrifter kan rimligen inte tolkas så att det är tillräckligt att slå av ljud- och/eller ljussignalerna för att ett förföljande ska övergå i ett efterföljande. Fastmer framgår tydligt av föreskrifterna att åtgärderna skiljer sig åt på det sättet att förföljande syftar till att stoppa den undflyendes fortsatta färd och att efterföljande syftar till att ta reda på vart den undflyende tar vägen samt att detta ska ske på ett större avstånd mellan fordonen. Det måste därigenom också ligga i sakens natur att den undflyende påverkas mer av ett förföljande än av ett efterföljande. Av filmen framgår tydligt att när ordern om att avbryta insatsen meddelats avståndet mellan fordonen inledningsvis ökade något för att kort därefter återigen minska, vilket skedde på grund av att polisbilen påtagligt ökade hastigheten, som stundtals var över 200 km per timme. Det är också tydligt att motorcyklisten i allra högsta grad fortfarande påverkades av polisbilens närvaro, vilket, inte minst mot bakgrund av den mycket höga hastigheten, MU måste ha insett. Enligt min uppfattning framgår det också tydligt att MU genom att öka hastigheten för att hinna upp motorcykeln inte gett upp tanken på att stoppa denna. Mot bakgrund av hans erfarenhet och utbildning måste han därigenom ha insett att han fortsatte ett förföljande, trots att han fått uttrycklig order att avbryta detta. I vart fall har han genom att inte i tillräcklig utsträckning sätta sig in i det regelverk som gäller på området av oaktsamhet gjort sig skyldig till tjänstefel. Brottet kan inte anses som ringa.

Prövningstillstånd

JO har i flera ärenden angående s.k. biljakter gett sin syn på innebörden av begreppen förföljande och efterföljande (t.ex. JO 1990/91 s. 70, beslut den 3 november 1999 i dnr 2396-1999 och 2495-99 samt beslut den 11 februari 2011 i dnr 1614-2010). Högsta domstolen har såvitt jag har kunnat finna dock inte behandlat frågor kring polisens användning av våld för att stoppa ett fordon eller annat transportmedel. Därtill kommer att hovrättens avgörande enligt min uppfattning på ett olyckligt sätt sänder ut felaktiga signaler om att det i princip kan vara straffritt att bryta mot för polisverksamheten mycket väsentliga regler om rapporteringsskyldighet och därmed sammanhängande tillståndsgivning. Enligt min uppfattning skulle ett avgörande av Högsta domstolen därför vara av vikt för ledning av rättstillämpningen.

Bevisning

- 1) Förhör med tilltalade MU genom uppspelning av ljud- och bildupptagningen av förhöret vid tingsrätten.
- 2) Uppspelning av DVD innehållande inspelningen från polisbilens kamerautrustning till styrkande av att planerad prejning genom

trängning skett vid två tillfällen utan föregående rapportering till vakthavande polisbefäl samt att förföljandet inte övergått till ett efterföljande.

Kerstin Skarp

My Hedström

Kopia till
Utvecklingscentrum Malmö