

## Förföljande/efterföljande med polisfordon

---

### Bakgrund

ChefsJO Claes Eklundh meddelade den 28 juni 1990 beslut i tio olika ärenden som rörde s.k. biljakter. Med biljakt åsyftas i besluten en situation där polisen vid en färd som går över mer än en kort vägsträcka försöker hinna upp och stoppa ett flyende fordon. I samtliga ärenden fann chefsJO anledning att rikta kritik mot polisens handlande. Här redovisas endast de allmänna synpunkter som återgetts i bedömningsdelen i de enskilda besluten.

---

### Allmänna utgångspunkter

Polisen har för att kunna fullgöra sina uppgifter att bekämpa brott och upprätthålla allmän ordning och säkerhet utrustats med unika maktbefogenheter. I dessa ingår rätt att under vissa förutsättningar bruka våld mot person och egendom. S.k. biljakter – dvs. försök att vid en färd som går över mer än en kort vägsträcka hinna upp och stoppa ett flyende fordon – innefattar typiskt sett så stora skaderisker att det är naturligt att bedöma en sådan åtgärd med utgångspunkt i de principer som i allmänhet gäller för polisens våldsanvändning. Det bör emellertid understrykas att biljakter i själva verket normalt medför betydligt större risker för helt utomstående personer än andra former av våld. Också när det bara är fråga om materiella skador är det vid biljakter mycket ofta utomstående – t.ex. ägaren till ett stulet fordon – som drabbas.

Vid försök att stoppa ett flyende fordon liksom vid polisiär våldsanvändning i allmänhet möter man en konflikt mellan olika motstående intressen. Å den ena sidan står intresset av att brott bekämpas och den allmänna ordningen och säkerheten upprätthålls genom polisens försorg. Å den andra står hänsynen, dels till den person som ett ingripande är avsett att rikta sig mot, dels till sådana utomstående personer som kan utsättas för risker genom ingripandet. Intresset av att ta fast en flyende fordonsförare måste alltid vägas mot dessa motstående intressen och underordnas de principer som gäller för alla former av samhällliga ingripanden mot enskilda. Som redan nämnts är det härvid främst behovs- och proportionalitetsprinciperna som måste beaktas.

De situationer där det kan bli aktuellt att hinna upp och stoppa ett flyende motorfordon kan gestalta sig på många olika sätt. Det är därför inte möjligt att annat än i ganska allmänna termer ange hur polisen bör uppträda. Härtill kommer att läget plötsligt kan ändras och ställa nya krav på de deltagande polismännen. Allt detta innebär att beslut måste fattas snabbt och på ofta osäkra premisser i för beslutsfattaren pressande situationer. Att detta i sin tur medför en icke obetydlig risk för att beslut och andra åtgärder vid en närmare granskning visar sig vara mindre välbetänkta är uppenbart.

RPS använder i sina anvisningar uttrycken förföljande och efterföljande utan att gå närmare in på innebörden av dessa två begrepp. Av anvisningarna framgår emellertid att det som i första hand skiljer dem 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. Av dessa beskrivningar kan dras den slutsatsen att det vid s.k. biljakter är fråga om ett förföljande och inte om ett efterföljande. Jag har emellertid fått det intrycket att man i det praktiska polisarbetet ibland tolkar begreppet förföljande på ett mycket snävare sätt än vad RPS anvisningar ger underlag för och i motsvarande mån tänjer begreppet efterföljande till och ibland över bristningsgränsen. Som exempel kan nämnas att det har förekommit att man har betecknat t.o.m. direkta försök att köra på det flyende fordonet som en form av efterföljande. Jag anser det därför lämpligt att i det följande utveckla min syn på innebörden av de två begreppen och ange vilka förutsättningar som enligt min mening bör gälla för att tillgripa de olika åtgärderna.

### **Förföljande**

Eftersom ett *förföljande* som nämnts har som syfte att polisen skall kunna stoppa och ta fast den flyende ligger det 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 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 i princip betecknas som ett förföljande om avståndet mellan fordonen inte är större än att signalerna kan uppfattas av den flyende. Man tar 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.

Det låter sig inte göra att annat än i mycket generella termer ange när ett förföljande är försvarligt. Detta är något som i stället får avgöras med utgångspunkt i omständigheterna i varje enskilt fall. Det måste givetvis godtas att den som genom ådagalagd brottslighet eller av någon annan anledning är att betrakta som

farlig för andra människors liv eller hälsa får förföljas, så länge riskerna vid förföljandet står i rimlig proportion till intresset av att han grips eller omhändertas.

En given utgångspunkt för bedömningen av om en flyende fordonsförare skall förföljas och hejdas är därför vilken brottsmisstanke som kan riktas mot honom eller vilka andra särskilda omständigheter som kan läggas till grund för ett ingripande. Är förhållandena sådana att de inte utgör underlag för någon annan åtgärd från polisens sida om fordonet stoppas än en kontroll av förarens identitet och ett förhör på platsen, bör enligt min mening i princip en så ingripande åtgärd som ett förföljande aldrig vidtas. 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.

Vad jag nu har sagt innebär inte att polisen måste avstå från varje försök att stoppa en fordonsförare som t.ex. flyr från en trafik kontroll. Att man i direkt anslutning till en sådan händelse försöker hinna upp och stoppa ett fordon måste normalt godtas. Om försöket inte omedelbart leder till framgång måste emellertid polisen avbryta aktionen. Det kan således i dessa fall enbart bli fråga om att förfölja någon en mycket kort sträcka.

Om det föreligger en rättslig grund för att beröva den flyende fordonsföraren friheten, t.ex. genom ett gripande eller genom ett omhändertagande med stöd av polislagen, kan däremot också ett förföljande i egentlig mening godtas. Även då måste man emellertid göra en bedömning av om förföljandet kan anses försvarligt med hänsyn till samtliga föreliggande omständigheter. Denna bedömning måste göras kontinuerligt och leda till att förföljandet avbryts så snart risken för skador blir för stor. Som framhålls i FAP 104-1 måste ett förföljande i de fall där den flyendes farlighet inte är känd eller inte av så svårartad beskaffenhet i själva verket avbrytas så snart ingripandet över huvud taget kommit att innebära fara för att någon kommer till skada. Man måste vid bedömningen fästa särskild vikt vid riskerna för utomstående. Den som förföljs och de polismän som förföljer honom är i regel väl medvetna om de faror som förföljandet kan innebära.

Andra trafikanter har däremot kanske inte ens uppmärksammat att ett förföljande pågår. Vid bedömningen av skaderiskerna måste man självfallet ta hänsyn till den aktuella trafikmiljön. Generellt kan t.ex. sägas ju riskerna för skador på utomstående är större i stadsmiljö än på landsväg och större under högtrafik än under lågtrafik. Andra omständigheter som måste beaktas är sådana som hänför sig till väg- och ljusförhållandena.

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 korningen. Det är emellertid svart att finna hållbara argument för ett sådant resonemang. Det torde tvärtom vara så att ett förföljande i de allra flesta fall så

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 tar 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.

Det måste understrykas att en brottsmisstanke som ger upphov till ett förföljande måste grundas på konkreta omständigheter av tillräcklig styrka. Att exempelvis en bilförare vägrar att stanna på polismans tecken innebär inte automatiskt att det finns grund för att misstänka att föraren har gjort sig skyldig till något brott som kan läggas till grund för ett gripande; härutöver krävs att man har tillgång till någon annan information som ger stöd för en brottsmisstanke. Allmän kunskap om en viss persons kriminella levnadssätt är inte heller en omständighet som ensam motiverar ett förföljande. Också i de fall där grunden för förföljandet är att en person bedöms som farlig måste det på samma sätt finnas någon aktuell, konkret omständighet till stöd för denna bedömning.

Jag vill tillägga att en sådan åtgärd som att försöka preja en förföljd bil av vägen eller att avsiktligt köra på och skada den för att hindra fortsatt färd bör tillgripas bara i undantagsfall. 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.

En särskild fråga är om förföljande bör få ske med icke polismålade fordon. JO Anders Wigelius har i eu ärende (JO 1987/88 s. 101 f.) uttalat att det är olämpligt att uppta ett förföljande med ett icke polismålade fordon när man inte säkert vet att den flyende har förstått att det är polismän som vill komma i kontakt med honom. För egen del vill jag tillfoga att riskerna för att andra trafikanter inte uppmärksammar att ett förföljande pågår givetvis är större om polisen använder ett civilt fordon.

### **Efterföljande**

Avsikten med ett *efterföljande* är som redan nämnts att ta reda på vart den efterföljde tar vägen. Ett efterföljande har alltså närmast spaningskaraktär. En grundläggande förutsättning för att ett efterföljande skall anses vara för handen torde därför, som framgått av vad jag tidigare sagt, vara att avståndet till det framförvarande fordonet är så stort och omständigheterna också i övrigt 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.

Jag vill här erinra om att en insats med fler än ett fordon som kan identifieras som polisfordon enligt min mening som regel inte kan betecknas som ett efterföljande.

Frågan när ett förföljande övergår i ett efterföljande förtjänar särskild uppmärksamhet. Enligt min mening måste avgörande vikt fästas vid hur den framförvarande fordonsföraren kan förväntas uppfatta situationen. Denne kan inte rimligen uppfatta att förföljandet har avslysts om visserligen de deltagande polismännen på grund av en order eller självmant har bestämt sig för att övergå till ett efterföljande men detta beslut inte har fått något yttre uttryck. En självklar förutsättning bör därför vara att ljud- och ljussignaler stängs av och att polisfordonen låter avståndet till det flyende fordonet växa betydligt eller att man på något annat sätt som lätt kan uppfattas av dettas förare markerar att förföljandet har upphört.

### **Förföljande/efterföljande av oskyddade trafikanter**

Vad som sägs i FAP 104-1 torde i första hand ta sikte på situationer där en bilförare skall stoppas. JO Anders Wigelius har i ett tidigare beslut framhållit behovet av att komplettera föreskrifterna med avseende på de särskilda svårigheter som är förenade med förföljande av motorcyklar (se JO 1982/83 s. 64 ff.).

Det ligger i sakens natur att förföljande av motorfordon med oskyddade förare innebär särskilt stora risker för allvarliga personskador om en olycka skulle inträffa. Enligt min mening måste man därför i dessa fall ta särskilt stor hänsyn till den förföljdes säkerhet vid bedömningen av frågan om ett förföljande skall fortsätta eller avbrytas.

### **Ledning m.m.**

Om flera enheter deltar i ett förföljande eller efterföljande behövs en aktiv ledning och samordning av insatsen. Denna ledningsuppgift skall i normalfallet utgöras av vakthavande befäl, som har det övergripande ansvaret för den yttre verksamheten i distriktet. Det ankommer på honom att bl.a. avgöra vilka resurser som kan avdelas för uppgiften.

Enligt min mening måste vakthavande befäl så snart han har fått kännedom om ett förföljande först och främst avgöra om den brottsmisstanke eller de omständigheter som annars föreligger är av sådant slag att ett förföljande över huvud laget är motiverat. Om han bedömer att förföljandet skall fortsätta blir hans nästa uppgift att avgöra vilken total polisinsats som krävs. Det förefaller nämligen vara vanligt att polismän spontant engagerar sig i pågående förföljanden, vilket kan få till följd dels att händelseförloppet utvecklas på ett svårkontrollerat sätt, dels att distriktet berövas resurser som behövs för annan angelägen verksamhet. Det är därför en viktig uppgift för vakthavande befäl att skilja av de patruller som behövs bättre för annan verksamhet.

Det vakthavande befälets allra viktigaste roll i sammanhanget är emellertid att avgöra när ett förföljande är förenat med sådana risker att det bör avbrytas och eventuellt övergå i ett efterföljande i den bemärkelse som jag nyss nämnt. Det har

visat sig att de polismän som deltar i ett förföljande har svårt att själva begränsa sina insatser. Man kan däremot utgå från att vakthavande befäls bedömningar i det avseendet inte färgas av en upphetsad stämning på det sätt som kan gälla för de deltagande polismännen.

En särskild fråga är om vakthavande befäl kan lämna över sitt lednings- och samordningsansvar till någon annan, t.ex. yttre befäl. Med tanke på den mångfald skiftande situationer som kan uppkomma kan det givetvis inte helt uteslutas att det finns fall där en sådan lösning är lämplig. Jag syftar då i första hand på situationer där det inte finns något behov av samordning mellan flera enheter. Ett annat exempel är att de som deltar i aktionen på grund av avståndet inte längre har fullgott radiosamband med vakthavande befäl. Allmänt bör emellertid enligt min mening gälla att man bara i sällsynta undantagsfall överlämnar ledningen till yttre befäl.

För att vakthavande befäl skall kunna fullgöra sina ledningsuppgifter krävs att de deltagande polismännen fortlöpande lämnar rapporter om händelseförloppet. Rapporterna måste självfallet ha sådant innehåll att vakthavande befäl får ett tillräckligt beslutsunderlag. Har de berörda polismännen gett vakthavande befäl en korrekt bild av händelseförloppet får ansvaret för att ingripandet sker i enlighet med gällande bestämmelser i princip anses ha övergått på denne. En given order om att avbryta ett förföljande eller efterföljande måste självfallet åtlydas omedelbart, oavsett vilken bedömning polismannen på fältet själv gör av situationen.

---

ChefsJO överlämnade samtliga ärenden till RPS jämte en skrivelse som behandlade vissa generella iakttagelser. I skrivelsen anfördes bl.a. följande:

---

Jag har i alla de ärenden som jag nu avgjort funnit anledning att rikta kritik mot polisens handlande. Eftersom det är fråga om ett mycket litet antal fall, som dessutom valts ut av det skälet att det funnits särskild anledning att förmoda att det förekommit brister i polisens uppträdande, kan det visserligen sägas att man inte utifrån dem kan dra några säkra slutsatser om hur polisingripanden av det aktuella slaget normalt gestaltar sig. De tio fall som jag har granskat uppvisar emellertid åtskilliga gemensamma drag; jag vågar därför på grundval av dem hävda att det bland polismän finns en viss tendens att i situationer av det aktuella slaget överskatta behovet av att vid varje tillfälle ingripa på ett kraftfullt sätt och en motsvarande benägenhet att underskatta de risker som ett förföljande innebär såväl för den förföljde och förföljarna som för andra trafikanter. Den samlade bild som jag har fått av polisens handlande i de enskilda ärendena ger mig därför anledning att – utöver vad jag anført i de särskilda besluten – framföra vissa synpunkter bl.a. på behovet av föreskrifter på området. Jag vill också understryka vikten av att man såväl inom polisutbildningen som inom ramen för arbetet med att utveckla polisens

metoder tar upp de särskilda problem som är förknippade med förföljande med polisfordon.

En fråga av central betydelse i sammanhanget är *vad som avses med förföljande respektive efterföljande*. Jag har i samtliga ärenden funnit att det varit fråga om ett förföljande i den bemärkelse som avses i FAP 104-1. Jag har vidare kunnat konstatera att man inte i något av de granskade fallen iakttagit den restriktivitet i fråga om förföljanden som Rikspolisstyrelsen förordat, och att detta i de flesta fall tycks hänga samman med att man gett begreppet efterföljande ett betydligt större och begreppet förföljande ett motsvarande mindre tillämpningsområde än vad som varit avsikten med reglerna i FAP 104-1. De yttranden som har avgetts av olika polismyndigheter visar att det inte bara bland polismän ute på fältet utan också bland polischefer råder en betydande osäkerhet i fråga om var gränsen skall dras mellan förföljande och efterföljande. Det föreligger således enligt min mening ett behov av ett förtydligande på denna punkt.

Det som enligt FAP 104-1 i första hand skiljer de två begreppen åt är åtgärdens syfte. Ett förföljande är avsett att direkt leda fram till att det flyende fordonet stoppas och dess förare tas fast, medan ett efterföljande beskrivs som en spaningsåtgärd som syftar till att ta reda på vart den flyende tar vägen. Jag har i och för sig inte någonting att invända mot denna gränsdragning. Eftersom skälet till att man har olika regler för de två slagen av åtgärder är de särskilda risker som är förknippade med ett förföljande, finns det emellertid enligt min mening anledning att på ett tydligare sätt understryka att det är den objektivt konstaterbara risken och inte de deltagande polismännens subjektiva uppfattning om syftet med det egna handlandet som bör vara avgörande för vilken kategori ett visst ingripande skall hänföras till.

---

Det finns enligt min mening anledning att överväga frågan om man inte helt kan avstå från uttrycket efterföljande som beteckning på en särskild form av ingripande. Eftersom det här är fråga om "normal" körning där det är angeläget att polisen inte tilldrar sig den efterföljdes uppmärksamhet eller i varje fall inte på något sätt påverkar dennes körsätt finns det inte något av säkerhetsskäl dikterat behov av särskilda regler om denna typ av åtgärd. En utmönstring av begreppet efterföljande skulle också ha flera fördelar. Man undviker för det första de missförstånd som användningen av två språkligt snarlika uttryck ger upphov till och man slipper därmed också den diskussion som nu ofta förekommer om ett ingripande skall hänföras till den ena eller den andra kategorin. Man kan vidare räkna med att föreskrifterna om förföljande kommer att få en annan tyngd och genomslagskraft. En order som innebär att de polismän som deltar i ett förföljande skall avbryta detta och t.ex. i stället observera det flyende fordonet på avstånd kan utan svårighet ges genom en konkret beskrivning av det åsyftade handlingssättet i stället för genom användningen av den tekniska termen efterföljande; i själva verket blir ordergivningen sannolikt betydligt klarare med en sådan metod.

Nästa grundläggande fråga i sammanhanget gäller *förutsättningarna för ett förföljande*. Enligt FAP 104-1 är ett förföljande som innebär fara för den flyende motiverat endast i sådana undantagsfall där denne genom ådagalagd brottslighet eller av annan anledning är att betrakta som farlig för andra människors liv eller hälsa och faran vid förföljandet för andra personer är ringa eller ingen. Denna ståndpunkt står i god överensstämmelse med den uppfattning jag gett uttryck för i de särskilda besluten, att biljakter typiskt sett innefattar så stora skaderisker att de bör bedömas med utgångspunkt i de principer som i allmänhet gäller för polisens våldsanvändning.

Gemensamt för flertalet av de ärenden som jag nu avgjort är att situationen inte varit av det slag som nu nämnts. Det har t.ex. i tre fall varit fråga om fortkörning, i två fall om underlåtenhet att stanna på polismans tecken och i ett fall om ett fordon som var efterlyst av det skälet att det inte återlämnats till en biluthyrningsfirma inom avtalad tid. I ett fall var en bristfällig registreringsskylt den omständighet som tilldrog sig polisens intresse och utlöste förföljandet. Det kan således finnas skäl att ytterligare inskräpa att förföljande över mer än en kortare vägsträcka är en extraordinär åtgärd som får tillgripas bara i undantagssituationer.

Jag vill i detta sammanhang peka på ett uttalande som gjorts av en polismyndighet i ett av ärendena, nämligen att det är bättre att en flyende misstänkt går fri än att riskera att en kanske helt utomstående trafikant kommer till skada. En sådan rekommendation kommer inte i konflikt med polisens uppgift att svara för ordning och säkerhet och att bekämpa brott utan står tvärtom i god överensstämmelse med de grundläggande principer för polisingripanden som har lagts fast i polislagen. Detta illustreras på ett mycket tydligt sätt av ett av de fall som jag har granskat. Den misstanke som där utlöste förföljandet avsåg underlåtenhet att stanna på polismans tecken och eventuellt olovlig körning. Förföljandet pågick i mer än sex mil, tidvis i hög fart, och slutade med en olycka där passageraren i det förföljda fordonet – en femtonårig flicka – omkom.

---

Ett förföljande motiveras ofta med ett påstående att den förföljde genom sitt körsätt utsatt medtrafikanterna för så stor fara att man till varje pris måste få slut på körningen. De ärenden som jag har granskat visar emellertid att ett förföljande i sådana situationer som regel ytterligare ökar riskerna för andra trafikanter. I flera fall har den jagade i själva verket påbörjat sitt trafikfarliga beteende först i samband med att han upptäckt att han var förföljd. Det är tydligt att förföljandet här direkt har motverkat det uppgivna syftet att begränsa riskerna för andra trafikanter.

I några fall har ett skäl för förföljandet varit att man velat återställa en tillgripen bil till målsäganden. Ett förföljande är emellertid sällan en adekvat åtgärd för att uppnå detta syfte. I fyra av de nu aktuella ärendena avsåg förföljandet fordon som var tillgripna eller efterlysta på någon annan grund. I tre av fallen körde de förföljande polismännen avsiktligt på den förföljda bilen för att förhindra fortsatt



färd och orsakade därvid betydande materiella skador. I det fjärde fallet körde den förföljde föraren av vägen under förföljandet, varvid fordonet totalförstördes.

Det finns enligt min mening anledning för Rikspolisstyrelsen att närmare studera och utveckla *alternativa former för ingripanden* mot fordonsförare. Om man har tillgång till civila polisfordon kan i vissa fall åtgärden att oförmärkt följa efter en misstänkt med ett sådant fordon framstå som lämplig. Som exempel på detta kan nämnas den situationen att polisen observerat ett efterlyst fordon som framförs i trafiken på ett helt normalt sätt. Också i de fall där ett förföljande inledningvis är motiverat kan skaderisken snabbt öka på ett sådant sätt under förföljandet att man också här bör ha en beredskap för att ingripa med andra metoder.

Jag vill i detta sammanhang peka på vad Rikspolisstyrelsen upplyst i sitt yttrande om att styrelsen i en skrivelse till regeringen lagt fram förslag till vissa ändringar i kungörelsen (1967:419) med bestämmelser om användning av spikmatta i polistjänsten.

Som jag redan har nämnt bör *effekten på den jagade* sättas i centrum vid en översyn av reglerna om förföljande och vid de utbildningsinsatser som bör göras. I de fall som jag har granskat har den inverkan som ett förföljande har på den förföljde genomgående underskattats. Uttalanden av flera av de förföljda fordonsförarna visar att en förare som känner sig jagad av polisen lätt kommer i ett tillstånd där hans enda tanke är att undkomma. Det är tydligt att både omdömesförmågan och förmågan att handla rationellt nedsätts kraftigt i en paniksituation av detta slag. Objektiva tecken på en sådan påverkan, som lätt kan iaktas av de förföljande polismännen, är att den flyende i samband med att förföljandet inleds börjar göra vårdslösa omkörningar, köra mot rött ljus eller mot körriktningen, släcker belysningen vid mörkerkörning eller börjar uppträda på något annat liknande trafikfarligt sätt.

Jag vill i detta sammanhang fästa uppmärksamheten på den inverkan *användningen av ljud- och ljussignaler* kan ha på den som förföljs och på andra trafikanter. Att polisen använder larmanordningar för att påkalla uppmärksamhet och för att försöka få en fordonsförare att stanna är naturligtvis i princip godtagbart och i normalfallet den mest effektiva metoden. Det finns emellertid anledning att framhålla att ljud- och ljussignaler från ett polisfordon eller något annat uttryckningsfordon som regel ökar stressen också hos den laglydige normalbilisten. Denna verkan blir avsevärt mycket starkare när det är fråga om en fordonsförare som flyr undan polisen, och detta gäller självfallet i särskilt hög grad när det är fråga om ett långvarigt förföljande.

De ärenden som jag har granskat visar också att de polismän som deltar i ett förföljande har svårt att sätta sig in i hur situationen uppfattas av utomstående trafikanter, och att man som en följd av detta har underskattat de risker som ett förföljande har medfört. Polismännen har t.ex. fäst stor vikt vid den omständigheten att andra trafikanter varnas genom att polisen använder ljud- och ljussignaler. När ett uttryckningsfordon använder larmanordningar medför detta

givetvis att övriga trafikanter skärper uppmärksamheten. Som jag redan nämnt ökar emellertid samtidigt stressnivån. Man måste vidare ta hänsyn till att de trafikanter som inte är direkt involverade i förföljandet är helt okunniga om orsaken till att larmanordningarna används och många gånger först på ett sent stadium har möjlighet att avgöra varifrån signalerna kommer. Effekten av användningen av larmanordningar blir dessutom normalt att medtrafikanternas uppmärksamhet inriktas på uttryckningsfordonet. Effekten kan således i själva verket bli den motsatta mot vad som åsyftas och att medtrafikanternas uppmärksamhet i stället dras från det flyende fordonet. Det förtjänar särskilt att påpekas att det i stadsmiljö ofta är mycket svårt att avgöra varifrån ett sirénljud kommer, samtidigt som ljussignaler döljs av byggnader och därför kan upptäckas bara på kort avstånd.

Som framgår av mina beslut har jag ägnat *ledningsfrågorna* särskild uppmärksamhet. I de flesta av de ärenden som jag nu avgjort har den centrala ledningsfunktionen varit svag eller helt obefintlig; i de få fall där ledningsfunktionen utövats på ett adekvat sätt har direktiven från vakthavande befäl antingen missuppfattats eller inte åttlytts på ett riktigt sätt.

Det är enligt min mening angeläget att det görs helt klart att det är vakthavande befäl som har att fatta de avgörande besluten vid ett förföljande. Han skall så snart han har fått kännedom om ett förföljande ta ställning till om detta över huvud taget är motiverat och i förekommande fall avdela de resurser som krävs för insatsen. Under ett pågående förföljande är hans viktigaste uppgift att fortlöpande bedöma om detta skall fortsätta eller avbrytas.

Jag vill i detta sammanhang särskilt peka på några iakttagelser som jag gjort vid min genomgång av de tio ärendena.

Som jag redan nämnt har förföljandet i det stora flertalet fall inletts utan tillräcklig grund. Det finns all anledning att tro att i varje fall huvuddelen av dessa förföljanden hade avbrutits på ett mycket tidigt stadium om ledningsfunktionen hade fungerat på ett riktigt sätt.

Jag har också kunnat konstatera att polismän i stor utsträckning spontant engagerat sig i inledda förföljanden. Om ett sådant förfarande godtas kan detta, som jag framhållit i de särskilda besluten, få till följd dels att händelseförloppet utvecklas på ett svårkontrollerat sätt, dels att distriktet berövas resurser som behövs för annan angelägen verksamhet.

En annan iakttagelse är att de polismän som väl engagerat sig i ett förföljande har en tendens att underskatta de risker som förföljandet innebär samtidigt som den ursprungliga anledningen till förföljandet trängs alltmer i bakgrunden och ersätts med en oreflekterad men stark önskan att ta fast den förföljde föraren. Inte heller överordnad polispersonal har alltid ställt sig den grundläggande frågan varför man förföljer ett visst fordon och om skälet till förföljandet verkligen är sådant att det motiverar de risker som detta innebär.

För att ledningen av ett förföljande skall kunna fungera på avsett vis krävs inte bara att vakthavande befäl lever upp till sitt ansvar utan också att hans roll respekteras av de polismän som deltar i förföljandet. Jag har vid min genomgång av ärendena fått det intrycket att polispersonalen på fältet ibland själv velat styra skeendet utan inblandning från sambandscentralen, och det finns i något fall också tecken som tyder på att polismän medvetet satt sig över givna order. Det bör enligt min mening på olika sätt – bl.a. i utbildningen – inskräpas att de polismän som deltar i ett förföljande måste lyda de order som ges av överordnad personal. Särskilt viktigt är detta i fråga om en order att begränsa eller avbryta ett förföljande. Något egentligt utrymme för personalen på fältet att göra andra bedömningar bör inte finnas. Bara om en given order bedöms medföra alltför stor fara bör de deltagande polismännen enligt allmänna principer få underlåta att efterkomma denna.

Jag vill vidare erinra om att JO Anders Wigelius tidigare har pekat på behovet av särskilda föreskrifter för *förföljande av den som försöker undkomma på motorcykel*. De fall som jag har granskat visar att detta behov kvarstår.