

Kritik mot Kriminalvårdens transporttjänst och dåvarande Polismyndigheten i Södermanlands län för att ha dröjt med transporten av en häktad person

Beslutet i korthet: Samma dag som en person häktades beställde dåvarande Polismyndigheten i Södermanlands län en transport av den häktade till häkte hos Kriminalvårdens transporttjänst. Enligt huvudregeln i rättegångsbalken ska en person som häktats utan dröjsmål föras till häkte. Trots denna bestämmelse dröjde det tre dagar innan transporttjänsten återkom med besked till polismyndigheten om att transporten kunde genomföras först två dagar senare. Den häktade fick tillbringa fem dygn i polisarrest.

I beslutet uttalas att en transport av en häktad till häkte som regel bör ske samma dag som han eller hon har häktats. I undantagsfall kan det vara acceptabelt att transporten dröjer till påföljande dag. Vidare konstateras att det inte finns någon skyldighet för Kriminalvårdens transporttjänst att bistå exempelvis Polismyndigheten med transport av en häktad från en arrestlokal till ett häkte. Emellertid har transporttjänsten under lång tid tagit ett stort ansvar för att genomföra andra myndigheters transporter och får budgetanslag för denna verksamhet. Andra myndigheter har anpassat sina verksamheter efter detta, och att transporttjänsten kan utföra transporter har därmed blivit en förutsättning för att andra myndigheters verksamheter ska fungera.

Avsaknaden av en formell struktur som tydligt anger vilken myndighet som ansvarar för transporter, gör att enskilda riskerar att hamna i kläm. Så länge inte lagstiftaren tydliggör lagstiftningen på denna punkt ligger det ett stort ansvar på Kriminalvården att kompensera för denna brist. Det innebär att transporttjänsten omedelbart måste återkomma till den beställande myndigheten om transporttjänsten gör bedömningen att transporten inte kan genomföras inom föreskriven tid. Transporttjänsten får kritik för att ha dröjt med att informera polisen om att det skulle dröja innan transporten kunde genomföras. Även polismyndigheten kritiseras för att ha dröjt med att vidta åtgärder för att kunna genomföra transporten när det stod klart att transporttjänsten hade förhinder.

Beslutet innehåller även uttalanden angående behovet av att det i lagstiftningen tydliggörs vilken myndighet som ansvarar för transporten av frihetsberövade. Såväl riksdagen som regeringen uppmärksammas på detta behov.

Anmälan

I en anmälan, som kom in till JO den 4 juni 2014, framförde advokaten AA klagomål över hur Kriminalvårdens transporttjänst hade hanterat en av hans klienter.

Han anförde i huvudsak följande:

Han är förordnad som offentlig försvarare åt BB, som häktades av Eskilstuna tingsrätt den 28 maj 2014. Häktningsförhandlingen avslutades kl. 16.00. I häktningsbeslutet fanns ingen begäran från åklagaren om att BB skulle vara kvar i polisarresten i Eskilstuna. Det medför att den häktade ska överföras till allmänt häkte med hjälp av Kriminalvårdens transporttjänst vid första lämpliga tillfälle. Vid kontroll med häktet Nyköping den 3 juni upplystes han om att BB anlände dit den 2 juni kl. 16.32. Under tiden från meddelat häktningsbeslut och fram till dess att transporten påbörjades i Eskilstuna har BB suttit inlåst i en poliscell i Eskilstuna. AA har vid flera tillfällen noterat en förskjutning/försämring av målsättningen med att så snart som möjligt transportera den häktade till allmänt häkte efter meddelat häktningsbeslut. BB blev överförd till häktet först under det femte dygnet efter meddelat häktningsbeslutet. Det är högst anmärkningsvärt, och AA tror dessvärre att detta förhållande förekommer på flera platser i landet.

Utredning

Inledningsvis hämtades vissa handlingar in. Av dessa framkom bl.a. att dåvarande Polismyndigheten i Södermanlands län den 28 maj 2014 kl. 16.18 gjorde en transportbeställning till Kriminalvårdens transporttjänst. Av beställningen framgick att BB skulle transporteras från polishuset i Eskilstuna till häktet Nyköping och att han skulle transporteras ensam i kupén. Vidare hade i rutan ”tidigast avresa, månad, dag och kl.” angetts ”snarast”. Transporttjänsten registrerade beställningen samma dag kl. 16.36. Beställningen ändrades den 30 maj och under ”tidigaste datum” angavs den 2 juni kl. 08.00. Den 2 juni godkändes dagplanen för ett av Transporttjänstens fordon och av planen framgår bl.a. att BB skulle hämtas hos polisen i Eskilstuna samma dag mellan kl. 15.36 och 15.46. Av ett utdrag från Kriminalvårdens klientadministrativa system framgår att BB ankom till häktet Nyköping den 2 juni kl. 16.32.

Anmälan remitterades till Kriminalvården för yttrande. I sitt remissvar anförde Kriminalvården, huvudkontoret, genom enhetschefen CC, bl.a. följande:

Sakförhållanden

Uppgifter om sakförhållandena har hämtats in från Kriminalvårdens transporttjänst. Genom utredningen har sammanfattningsvis följande kommit fram.

Transporttjänsten

Beställningen kom in till transporttjänsten under eftermiddagen den 28 maj 2014. BB fördes till häktet Nyköping den 2 juni. Till följd av mellanliggande helgdagar som inneburit neddragningar i personalstyrkan kunde transporten inte utfärdas tidigare än den 2 juni. Transporttjänsten beslutade att under aktuell period prioritera andra körningar som bedömdes ha högre prioritet.

Transporttjänsten var i kontakt med polisen i Eskilstuna den 31 maj 2014 och diskuterade en lösning för att genomföra transporten den 1 juni, vilket dock inte var möjligt. Vidare anfördes att transporttjänsten, oaktat att den häktade ännu inte var inskriven hos Kriminalvården utan alljämt befann sig i polisens lokaler och därmed var deras huvudansvar, ser ett behov av att bli mer tydlig gentemot polisen för de fall då man inte kan utföra transport av häktad i syfte att undvika att häktade blir kvar i polisens arrest.

Författningsbestämmelser

Av 7 kap. 1 § häkteslagen (2010:611) framgår att beslut enligt denna lag fattas, om inte annat anges, av Kriminalvården eller, om den intagne är placerad i en förvaringslokal som står under annan myndighets tillsyn, av den myndigheten.

Enligt 6 § förordningen (2007:1172) med instruktion för Kriminalvården får Kriminalvården bistå andra myndigheter med inrikes- och utrikestransporter av personer som är berövade friheten. För varje person som transporteras av Kriminalvården ska det föras journal.

Av 24 kap. 22 § första stycket rättegångsbalken (1942:740) framgår att den som är gripen, anhållen eller häktad ska tas i förvar. Den som är gripen behöver dock inte tas i förvar om det inte är nödvändigt med hänsyn till ändamålet med gripandet, ordning eller säkerhet. Den som häktas ska utan dröjsmål föras till häkte.

Kriminalvårdens bedömning

Av utredningen i ärendet framgår att polisen har uppdragit åt Kriminalvårdens transporttjänst att transportera BB från polisarresten i Eskilstuna till häktet i Nyköping, samt att transporten av BB kom att ske fem dygn efter meddelat häktesbeslut vilket medförde att BB vistades fem ytterligare nätter i polisarresten.

Vad gäller ansvarsfördelningen vid transport av häktad framgår av betänkandet Transporter av frihetsberövande (SOU 2011:7, s.119 f.), att det som huvudregel är den myndighet som ansvarar för den lokal där den häktade befinner sig som ansvarar för behandlingen av denne (lokalprincipen). Detta innebär att den myndighet som ansvarar för den lokal där den frihetsberövade befinner sig också ansvarar för efterföljande transporter av denne.

I förevarande ärende skulle BB transporteras från polisens arrest. Med anledning av detta och mot bakgrund av vad som i övrigt framkommit i ärendet är Kriminalvården av uppfattningen att polisen hade huvudansvar för BB och transporten av denne fram till dess att han överlämnades till Kriminalvården. I dessa fall bistår dock transporttjänsten normalt polisen med sina tjänster, i den mån man har personella resurser tillgängliga.

Av det regelverk som redovisas ovan följer ett skyndsamhetskrav då en häktad ska föras till häkte. Av utredningen framgår inte i vilken omfattning som transporttjänsten kommunicerade med polisen att transport inte kunde ske tidigare. Oaktat att det i aktuellt ärende var polisen som ansvarade för den lokal där den häktade befann sig, är det givetvis beklagligt att transporten av BB inte kunde genomföras tidigare. Enligt Kriminalvårdens mening måste transporttjänsten på ett tydligt sätt kommunicera med polisen om en transport inte kan ske i enlighet med skyndsamhetskravet.

Kriminalvården vill avslutningsvis framhålla att betänkandet Transporter av frihetsberövade (SOU 2011:7), som rör frågor om verksamheten med transporter av frihetsberövade personer, bl.a. fördelningen av transportverksamheten, alltjämt är föremål för behandling inom Regeringskansliet. Kriminalvården emotser att ansvarsfördelningen vid dessa ärenden i framtiden blir tydligare.

AA kommenterade remissvaret. Därefter remitterades anmälan och Kriminalvårdens remissvar till dåvarande Rikspolisstyrelsen för yttrande. I sitt remissvar anförde Rikspolisstyrelsen, genom dåvarande rikspolischefen DD, bl.a. följande:

Rikspolisstyrelsens bedömning

Av såväl Polismyndigheten i Södermanlands läns yttrande som Kriminalvårdens yttrande den 17 september 2014 framgår att polismyndigheten på eftermiddagen den 28 maj 2014 beställde transport till häktet av Kriminalvårdens transporttjänst. Transporttjänsten var sedan i kontakt med polismyndigheten den 31 maj för att diskutera

en lösning för att kunna genomföra transporten den 1 juni. Den 2 juni ordnade polismyndigheten själv transport av den frihetsberövade personen till häktet i Nyköping.

Rikspolisstyrelsen anser inledningsvis att det är beklagligt det tagit så mycket som fem dagar innan den frihetsberövade personen förts från arresten till häktet.

Ansvarsfördelningen mellan polismyndigheten och Kriminalvården när det gäller transporter av frihetsberövade bedöms emellertid vara oklar, (jfr SOU 2011:7 s. 206 f.). Några bestämmelser om ansvaret för transporter av frihetsberövade finns inte. Den s.k. lokalprincipen anses emellertid innebära att den myndighet som ansvarar för den lokal där den frihetsberövade befinner sig också ansvarar för bl.a. transporter av denne. Principen kommer bl.a. till uttryck i 7 kap. 1 § häkteslagen (2010:611).

Bestämmelsen i 6 § förordningen med instruktion för Kriminalvården ger Kriminalvården en möjlighet att bistå andra myndigheter med transporter av personer som är berövade friheten. Den medför dock inte någon förpliktelse att bistå med sådana transporter.

I Kriminalvårdens föreskrifter och allmänna råd (KVFS 2012:6) om transportverksamhet m.m. finns bestämmelser om biträde i form av transporttjänster till andra myndigheter. Av 5 § följer att Kriminalvården kan utföra transporter av frihetsberövade personer även när dessa vistas i polisens lokaler.

Grunden för den nuvarande transportverksamheten lades genom propositionen Organisation av polis-, åklagar-, och exekutionsväsendet m.m. (prop. 1964:100). I propositionen förordade departementschefen att fångvården skulle överta i princip alla de transporter som ankom på polisen. Polisen skulle bara sköta sina mer verksamhetsnära transporter, såsom att ta med en anhållen person till förhör. Genom en sådan ordning skulle polisen befrias från en stor del av de tidskrävande transportuppgifterna och därmed få mer tid för sina huvuduppgifter att upprätthålla allmän ordning och säkerhet. Med anledning av uttalandet tillsattes en utredning som bl.a. föreslog att det skulle inrättas transportcentraler vilket också sedan skedde (SOU 2011:7 s. 130 f.).

Även av uttalanden i andra förarbeten följer att Kriminalvården förväntas utföra transporter åt andra myndigheter, (SOU 2011:7 s. 206 f.).

Mot bakgrund av det anförda får Kriminalvården anses ha i uppdrag att bistå bl.a. polisen med transporter. Kriminalvården har vidare en stor transportorganisation som finansieras av statliga medel utifrån att transporttjänster ska utföras även åt andra myndigheter. Polismyndigheter och andra myndigheter som beställer transporter av Kriminalvårdens transporttjänst har anpassat sin bemanning och organisation utifrån att Kriminalvården har detta uppdrag och bör kunna lita på att de transporter som beställs blir utförda och med den skyndsamhet som uppdraget kräver.

Rikspolisstyrelsen anser sammanfattningsvis att även om polismyndigheten har haft huvudansvaret för att se till att den frihetsberövade personen förts till häktet utan dröjsmål – vilket får anses vara rimligt utifrån att den frihetsberövade personen befann sig i polisens lokaler – har Kriminalvården genom att de tog emot beställningen och så vitt framgår hade för avsikt att genomföra den, också ett ansvar för att transporten genomfördes och med tillräcklig skyndsamhet.

Den personen som var föremål för transporten var på sannolika skäl misstänkt för ett mycket allvarligt brott. Det har sålunda inte rört sig om en person som omhändertagits för vårdbehov och som i avvaktan på att kunna transporteras till ett behandlingshem, kvarblivit i polisens arrest (jfr JO:s beslut den 3 april 2014, dnr 5182-2013). Rikspolisstyrelsen anser att det är en viss skillnad på dessa situationer som bör ha betydelse när det gäller kravet på skyndsamhet.

Att det tagit fem dagar innan den frihetsberövade personen förts till häkte får emellertid anses vara en lång tid. Vad som avses med skyndsamhetskravet ”utan dröjsmål” i förhållande till andra skrivningar rörande skyndsamhet i 24 kap. rätteg-

gångsbalken t.ex. ”skyndsamt” och ”omedelbart” är dock enligt Rikspolisstyrelsens mening oklart. Det förefaller vara ett något lägre krav på skyndsamhet i begreppet ”utan dröjsmål” än t.ex. ”skyndsamt” och en större skillnad i förhållande till begreppet ”omedelbart”. Som Kriminalvården påpekat i sitt yttrande utgjorde flera av de fem dagar det var fråga om helgdagar, vilket innebär att det kan vara svårare än annars med personalresurser. För polisens del skulle vidare genomförandet av en transport kunna försvåras av att det samtidigt inträffar händelser som är polisiärt resurskrävande.

Det är möjligt att polismyndigheten på ett mer aktivt sätt kunde ha försökt få till stånd den aktuella transporten av Kriminalvården och även - när det visade sig att den drog ut på tiden - i ett tidigare skede själv ha sett till att transporten genomfördes. Av polismyndighetens yttrande framgår att myndigheten tagit fram rutiner för att motsvarande situationer inte ska upprepas. Rutinerna innebär en betydligt mer aktiv kommunikation med Kriminalvårdens transporttjänst. När det står klart att Kriminalvårdens transporttjänst inte har möjlighet att lösa en transport inom rimlig tid kommer myndigheten vidare att själv utföra den. Rikspolisstyrelsen ser mycket positivt på att sådana rutiner tagits fram.

När det gäller advokaten AA:s påstående att häktade allt oftare blir kvar i polisarrest under en lång tid efter häktningsbeslutet, har Rikspolisstyrelsen inte tillräckligt med underlag för att uttala sig om det förhåller sig på det sättet. Kriminalvården har inte i sitt yttrande gjort några uttalanden kring deras syn på den saken.

Slutligen anser Rikspolisstyrelsen att ett genomförande av de förslag som lämnas i betänkandet Transporter av frihetsberövade (SOU 2011:7) skulle tydliggöra Kriminalvårdens ansvar för transporter av frihetsberövade, vilket enligt Rikspolisstyrelsens mening är angeläget.

AA kommenterade remissvaret.

Bedömning

I ärendet aktualiseras bl.a. innebörden av rättegångsbalkens bestämmelse om att den som har häktats utan dröjsmål ska föras till häkte. Jag finner skäl att inledningsvis ge min syn på tolkningen av den bestämmelsen, för att därefter övergå till bedömningen av hur berörda myndigheter agerat i samband med BB:s transport till häktet Nyköping.

Innebörden av begreppet ”utan dröjsmål”

Rikspolisstyrelsen har framhållit att det är oklart vad som avses med skyndsamhetskravet ”utan dröjsmål”, men att det framstår som att kravet är något lägre ställt i den situationen jämfört med när begreppet ”skyndsamt” eller ”omedelbart” används. Som exempel kan nämnas att det i 24 kap. 8 § andra stycket rättegångsbalken anges att åklagaren ska underrättas skyndsamt när en person som har anhållits i sin frånvaro har frihetsberövats. Bestämmelsen innebär att åklagaren ska underrättas ”snarast möjligt” efter frihetsberövandet.¹

Jag delar Rikspolisstyrelsens uppfattning om att skyndsamhetskravet inte är lika högt ställt i fråga om transport av häktade som i de situationer när det i lagtexten

¹ Se JO:s beslut den 9 april 2010 i dnr 3741-2008.

exempelvis har angetts att något ska ske ”omedelbart”. I sammanhanget är det värt att notera att det finns ett undantag från regeln om att en häktad ska föras till häkte utan dröjsmål. Om det är av synnerlig vikt för utredningen av det brott som har lett fram till häktning eller något annat brott som den häktade är misstänkt för förvaras på en annan plats än i häkte, får rätten på åklagarens begäran förordna att den häktade tills vidare inte ska föras till häkte.² Utformningen av detta undantag skickar enligt min mening den tydliga signalen att den myndighet som ansvarar för häktade omedelbart bör vidta åtgärder för att kunna transportera en häktad till ett häkte.

Ett av skälen till att en häktad ska föras till ett häkte så snart som möjligt är att en häkteslokal som regel är bättre utrustad och har en högre standard än polisens arrestlokaler. Exempelvis är möjligheterna till förströelse och daglig motion bättre i ett häkte än i en arrest. Att häktade placeras i häkte är därmed enligt min uppfattning en förutsättning för att den intagnes rättigheter enligt häkteslagen ska kunna tillgodoses på bästa sätt. Vidare är det inte ovanligt att ett beslut om häktning innebär en psykisk påfrestning för den häktade. I ett häkte är personaltätheten som regel högre än i en arrestlokal och där finns även tillgång till sjukvårdspersonal. Ett häkte är därmed bättre rustat att ta hand om intagna som till följd av omständigheterna mår psykiskt dåligt.

Av dessa skäl bör enligt min mening som regel en häktad transporteras till häkte samma dag som han eller hon har häktats. I undantagsfall kan det vara acceptabelt att transporten dröjer till påföljande dag. Så kan exempelvis vara fallet om häktningsbeslutet meddelas sent på dagen eller om den häktade måste transporteras en lång sträcka.

Berörda myndigheters hantering av BB:s transport

Av utredningen framgår att dåvarande Polismyndigheten i Södermanlands län beställde en transport av BB i direkt anslutning till att han häktades den 28 maj 2014. Han blev emellertid kvar i polisens arrestlokal i ytterligare fem dygn. Mot bakgrund av mina tidigare uttalanden ovan borde transporten av BB, särskilt med hänsyn till att det rörde sig om en kortare sträcka, ha skett senast dagen efter att han hade blivit häktad. Behandlingen av honom har därmed inte varit förenlig med rättegångsbalkens bestämmelse.

Enligt Kriminalvården kunde inte transporttjänsten genomföra transporten av BB förrän den 2 juni 2014 eftersom myndigheten hade andra transporter som bedömdes ha högre prioritet. Kriminalvården har inte närmare redogjort för hur dessa prioriteringar såg ut, och jag saknar därmed förutsättningar att bedöma situationen. Jag tycker emellertid att det är problematiskt att transporttjänsten ansåg sig tvungen

² Se 24 kap. 22 § första stycket rättegångsbalken.

att göra sådana prioriteringar att transporten av BB kunde genomföras först fem dagar efter att han hade blivit häktad.

I dag saknas det bestämmelser som reglerar vilken myndighet som ansvarar för en transport av en frihetsberövad. Den s.k. lokalitetsprincipen anses emellertid innebära att den myndighet som ansvarar för den lokal där den frihetsberövade befinner sig också ansvarar för transporter av honom eller henne.³ Det finns alltså ingen skyldighet för Kriminalvårdens transporttjänst att bistå exempelvis Polismyndigheten med transport av en häktad från en arrestlokal till ett häkte. Som Kriminalvården har framhållit bistår emellertid myndigheten andra myndigheter med transportresurser i den mån det finns personal tillgänglig.

Samtidigt som det förhåller sig på detta sätt har Kriminalvårdens transporttjänst under lång tid tagit ett stort ansvar för att genomföra andra myndigheters transporter. Kriminalvården får budgetanslag för denna verksamhet. Andra myndigheter har anpassat sina verksamheter efter detta, och att transporttjänsten kan utföra transporter har därmed blivit en förutsättning för att andra myndigheters verksamheter ska fungera.⁴

Avsaknaden av en formell struktur som tydligt anger vilken myndighet som ansvarar för transporter gör att enskilda riskerar att hamna i kläm. Så länge inte lagstiftaren tydliggör lagstiftningen på denna punkt ligger det ett stort ansvar på Kriminalvården att kompensera för denna brist. Det innebär att transporttjänsten omedelbart måste återkomma till den beställande myndigheten om transporttjänsten gör bedömningen att transporten inte kan genomföras inom föreskriven tid. Av utredningen framgår att transporttjänsten återkom till polisen i Eskilstuna först tre dagar efter beställningen. Enligt min mening borde transporten av BB ha skett senast den 29 maj 2014, och transporttjänsten borde senast vid den tidpunkten ha återkommit till polisen. Kriminalvården förtjänar kritik för att ha dröjt oacceptabelt länge med denna återkoppling.

Vidare borde enligt min mening Polismyndigheten i Södermanlands län omedelbart ha vidtagit åtgärder när det stod klart att transporttjänsten inte kunde bistå vid transporten av BB. Trots att polismyndigheten fick denna information den 31 maj 2014 dröjde det ända till den 2 juni innan BB transporterades de knappa tio mil till Nyköping. Även polismyndigheten förtjänar kritik för att ha bidragit till att BB:s vistelse i arrestlokalen drog ut på tiden.

³ Se SOU 2011:7 s. 119 f.

⁴ Se SOU 2011:7 s. 204.

Behov av lagstiftning

I det tidigare omnämnda betänkandet har det framhållits att trots att Kriminalvårdens transporttjänst inte har något formellt ansvar för andra myndigheters transporter förutsätts myndigheten i dag ta ett sådant ansvar. En högre efterfrågan av transporttjänster än vad Kriminalvårdens resurser medger leder enligt betänkandet till att myndigheten måste prioritera i vilken ordning transporterna utförs.⁵ I betänkandet framhålls vidare följande:

Att verksamhetsansvaret i praktiken är oklart leder till betydande effektivitetsförluster, särskilt då flera myndigheter kan komma i fråga för att utföra transporter. Hur Kriminalvårdens transporttjänst prioriterar transporter påverkar exempelvis direkt belastningen på polismyndigheterna, som däremot saknar möjlighet att påverka Kriminalvårdens prioriteringar. Oklarheterna innebär svårigheter för myndigheterna att planera och dimensionera beredskap för transportverksamhet. Felaktiga förväntningar av vilken kapacitet som behövs kan leda till att det avsätts för stora resurser och en överkapacitet uppstår eller – troligare – att behovet underskattas. Vilken myndighet som sedan i det enskilda fallet kommer att utföra en transport kan vara en tillfällighet. [– – –] Oklar ansvarsfördelning innebär dessutom svårigheter för berörd personal att överblicka vad som gäller. Det kan leda till att enskilda transportuppdrag – såsom i det ovan refererade JO-ärendet [*JO 2009/10 s.237, JO:s anm.*] – ”faller mellan stolarna”, vilket av rättssäkerhetsskäl är särskilt olyckligt, eftersom det handlar om frihetsberövade personer.⁶

I syfte att komma till rätta med dessa oklarheter föreslogs i betänkandet att det skulle föras in en ny paragraf (29 a) i polislagen (1984:387) som bl.a. reglerar att en polismyndighet får överlämna verkställigheten av en transport av någon som är berövad friheten till den myndighet som regeringen bestämmer. Enligt betänkandet är det Kriminalvården som bör komma i fråga för förordnande enligt bestämmelsen.⁷ Utredningens förslag har ännu inte blivit verklighet.

Behandlingen av BB understryker enligt min uppfattning det behov som lyfts fram i SOU 2011:7 av att tydligt reglera att Kriminalvården har ett ansvar för att utföra transport åt andra myndigheter. Det har förekommit flera fall hos JO där den oklara ansvarsfördelningen för transporten av frihetsberövade personer har resulterat i att personer blivit sittande i polisarrest under relativt lång tid.⁸ Det är enligt min mening nödvändigt att ansvaret för den här typen av transporter tydliggörs i lagstiftningen och jag finner skäl att med stöd av 4 § första stycket lagen (1986:765) med instruktion för Riksdagens ombudsmän göra såväl riksdagen som regeringen uppmärksammade på detta behov.

⁵ Se SOU 2011:7 s. 209 f.

⁶ Se SOU 2011:7 s. 211.

⁷ Se SOU 2011:7 s. 466.

⁸ Se exempelvis JO:s beslut den 3 april 2014 (dnr 5182-2013), den 19 augusti 2011 (dnr 5723-2010), den 3 april 2009 (dnr 2411-2008) och den 28 november 2003 (dnr 1079-2002).

I den del av ärendet som berör Polismyndigheten har jag samrått med justitieombudsmannen Cecilia Renfors.

Ärendet avslutas.