

HÖGSTA DOMSTOLENS DOM

meddelad i Stockholm den 14 maj 2013

Mål nr

B 5434-11

KLAGANDE

Riksåklagaren

Box 5553

114 85 Stockholm

MOTPART

MU

Ombud och offentlig försvarare: Advokat SL

SAKEN

Tjänstefel

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Göta hovrätts dom 2011-10-28 i mål B 1110-11

DOMSLUT

Med ändring av hovrättens dom dömer Högsta domstolen MU för tjänstefel enligt 20 kap. 1 § brottsbalken till 50 dagsböter om 270 kr.

MU förpliktas att betala en avgift på 500 kr enligt lagen (1994:419) om brottsofferfond.

För försvaret av MU i Högsta domstolen tillerkänns SL ersättning av allmänna medel med 13 556 kr, avseende arbete. I ersättningen ingår mervärdesskatt med 2 711 kr. Kostnaden ska stanna på staten.

YRKANDEN I HÖGSTA DOMSTOLEN

Riksåklagaren har yrkat att Högsta domstolen med ändring av hovrättens dom dömer MU för tjänstefel i enlighet med följande justerade gärningspåstående.

Polisinspektören AU har den 19 augusti 2009 under tjänstgöring i dubbelpatrull fört polisbil och därvid, sedan en motorcyklist underlåt 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 U, 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 U fortsatt detta och istället för att falla tillbaka har han påtagligt ökat hastigheten och kört ikapp motorcykeln, som slutligen kört av vägen.

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

MU har motsatt sig att hovrättens dom ändras.

DOMSKÄL

Bakgrund

1. MU är åtalad för tjänstefel enligt 20 kap. 1 § brottsbalken. Det som läggs honom till last är att han vid två tillfällen under förföljande har planerat prejning utan att detta har rapporterats till vakthavande befäl och att han därefter fortsatt förföljandet trots att vakthavande befäl beslutat att det skulle avbrytas.
2. Vid tingsrätten dömdes MU i enlighet med åtalet för tjänstefel till 70 dagsböter. Hovrätten ogillade åtalet. Hovrätten bedömde att den första prejningen inte hade varit planerad och att MU därmed inte heller hade felaktigt underlåtit att rapportera. Beträffande den andra prejningen fann hovrätten att MU hade gjort sig skyldig till tjänstefel, men eftersom gärningen bedömdes som ringa skulle inte dömas till ansvar. När det gäller åtalet för att ha fortsatt förföljandet fann hovrätten att MU inte hade gjort en sådan klar och allvarlig felbedömning att det medförde ansvar för tjänstefel.

Rättslig reglering

3. Polisens verksamhet regleras i första hand av polislagen (1984:387). I 8 § finns de för polisingripanden grundläggande behovs- och proportionalitetsprinciperna. Rätten att stoppa fordon regleras i 22 §, där det bl.a. föreskrivs 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. I 10 § första stycket 5 föreskrivs att en polisman får, 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 ska stoppa ett fordon eller annat transportmedel eller ska kontrollera ett fordon eller ett fordons last.

4. Vid tiden för de åtalade gärningarna gällde beträffande vilka hjälpmedel som får användas för att stoppa fordon Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (RPSFS 2008:6). Föreskrifterna har från den 1 februari 2012 ersatts av RPSFS 2011:14.

5. Enligt 2 § 2008 års föreskrifter avsågs med förföljande 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” där den ”undflyende görs, genom ljud- och/eller ljussignal, på ett tydligt sätt uppmärksam på att han eller hon ska stanna”. Med efterföljande (riktad spaning) avsågs 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”. Med prejning avsågs åtgärd med syfte att hindra fortsatt färd ”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)”.

6. Enligt 6 § 2011 års föreskrifter avses med förföljande körning ”med ett polisfordon efter ett flyende fordon i syfte att stoppa den flyendes fortsatta färd” och med efterföljande körning ”med ett polisfordon i syfte att ta reda på vart den flyende tar vägen”. Med prejning avses åtgärd som syftar till att hindra fortsatt färd med ett fordon på så sätt att polisen ”med fordon fysiskt tränger ett flyende fordon och därigenom tvingar det att stanna”.

7. Det framgår inte närmare av 2008 års föreskrifter vad som då avsågs med ett sådant ”större avstånd” som utmärkte ett efterföljande. Uttrycket finns inte med i 6 § 2011 års föreskrifter. Däremot sägs i de allmänna råden till dessa föreskrifter att avståndet mellan fordonen inte bör vara kortare än nödvändigt för att poliserna på håll ska kunna uppfatta den flyendes fortsatta färd. 2008 års föreskrifter saknade allmänna råd om efterföljande.

8. I 3 § första stycket 2008 års föreskrifter angavs att ett påbörjat förföljande eller en planerad prejning genom trängning skulle omedelbart rapporteras till vakthavande polisbefäl som därefter skulle leda polisinsatsen. Enligt 7 § första stycket 2011 års föreskrifter ska ett påbörjat förföljande, efterföljande eller en planerad stängning eller prejning omedelbart rapporteras till vakthavande befäl som därefter ska leda polisinsatsen. Enligt andra stycket i de båda paragraferna får en motorcykelpatrull eller en ensampatrull tillfälligt avvakta med att rapportera insatsen till vakthavande befäl, om rapporteringsåtgärden kan medföra allvarlig fara för trafiksäkerheten.

Åtalet för prejning utan föregående rapportering

9. Det första prejningsförsöket skedde kort tid efter det att MU hade påbörjat och rapporterat förföljandet till vakthavande befäl. Det är tydligt att möjligheten till prejning uppkom mycket hastigt på grund av att det fanns ett annat fordon i den rondell där händelsen inträffade. Utredningen ger inte tillräckligt stöd för bedömningen att MU hade planerat en prejning genom trängning. Hans agerande stod därmed inte i strid med 2008 års föreskrifter.

10. Det andra prejningsförsöket skedde omkring trettio sekunder senare när MU blockerade motorcykelns färdväg mot ett staket. Efter det första misslyckade prejningsförsöket måste MU när förföljandet fortsatte ha planerat att, om tillfälle gavs, genomföra en prejning genom trängning. MU rappor-

terade inte detta till vakthavande befäl. Han agerade därmed i strid med 3 § första stycket 2008 års föreskrifter, vilka i denna del har samma innehåll som 7 § första stycket 2011 års föreskrifter. Eftersom MU tjänstgjorde i dubbelpatrull var det inte tillåtet att tillfälligt avvakta med rapporteringen på den grunden att rapporteringsåtgärden kunde medföra allvarlig fara för trafiksäkerheten. MU har därmed i vart fall av oaktsamhet åsidosatt vad som gällde för uppgiften.

11. Skyldigheten att rapportera bl.a. planerad prejning genom trängning till vakthavande befäl har sin grund i att åtgärdena – som kan utsätta inte bara de inblandade utan även andra trafikanter för stora risker – inte ska ledas av den som utför åtgärden utan av någon annan som kontinuerligt kan fatta beslut om vilka åtgärder som ska vidtas. Korrekt rapportering är därmed en förutsättning för att den uppgiften ska kunna fullgöras. Det är alltså av stor vikt att rapporteringsskyldigheten fullgörs. Att det i ett enskilt fall kan bedömas att vakthavande befäl skulle ha tillåtit insatsen saknar betydelse. Mot bakgrund av det anförda kan gärningen inte anses som ringa.

Åtalet rörande förföljande trots order om avbrytande

12. Efter de två resultatlösa prejningsförsöken fortsatte förföljandet någon minut innan vakthavande befäl beslutade att det skulle avbrytas. MU har uppgett att han efter vakthavandes order slog av ljud- och ljussignaler och lät motorcykeln ta avstånd, innan han körde efter i syfte att se vart den tog vägen, allt i enlighet med hur han lärt sig att ett efterföljande ska gå till. Att han kom ikapp motorcykeln berodde enligt honom på att motorcykeln tog en kurva på fel sätt och därför tappade fart.

13. Det framgår av videoinspelningen att avståndet till motorcykeln ökade omedelbart efter ordern, men också att MU kraftigt ökade hastigheten, bitvis

till över 200 km/h. Polisbilen kom strax därefter vid en kurva ikapp motorcykeln, varefter avståndet åter ökade något. Kort därefter gick motorcykeln av vägen.

14. Ett förföljande enligt 2008 års föreskrifter sker med förhållandevis kort avstånd mellan fordonen i syfte att stoppa den undflyendes fortsatta färd. Den undflyende ska genom ljud- och/eller ljussignaler på ett tydligt sätt göras uppmärksam på att han eller hon ska stanna. Det har framgått att MU slog av ljud- och ljussignalerna och det kan inte anses med tillräcklig grad av säkerhet visat att den fortsatta körningen skedde i syfte att stoppa motorcyklisten. Det är därmed inte visat att det var fråga om ett otillåtet fortsatt förföljande, vilket åtalet förutsätter. Åtalet är således inte styrkt i denna del.

Sammanfattning

15. MU ska sammanfattningsvis dömas för tjänstefel avseende den andra prejningen. Påföljden ska bestämmas till dagsböter.

I avgörandet har deltagit: justitieråden Ella Nyström, Göran Lambertz, Johnny Herre, Ingemar Persson (referent) och Svante O. Johansson
Föredragande justitiesekreterare: Patrik Skogh