



# **Hemställan om ändring i trafikförordningen för att visa identifieringsljus från Polismyndighetens utryckningsfordon**

Rättsavdelningen

2022-03-04

## Hemställan om ändring i trafikförordningen för att visa identifieringsljus från Polismyndighetens utryckningsfordon

### Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>BAKGRUND</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>GÄLLANDE RÄTT</b> .....	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>FÖRSLAG TILL ÄNDRING</b> .....	<b>5</b>
4.1	Författningsförslag .....	6
4.2	Närmare om förslaget inklusive författningskommentar.....	6
<b>5</b>	<b>KONSEKVENSER</b> .....	<b>9</b>

## 1 Sammanfattning

Polismyndigheten hemställer om att trafikförordningen ska ändras så att polisman tillåts visa ett identifieringsljus från myndighetens utryckningsfordon. Identifieringsljuset används i polisens brottsförebyggande och trygghetsskapande arbete. Det är ett fast, svagt, blått ljus som kan avges från lyktor som ingår i larmanordningen på Polismyndighetens utryckningsfordon. Det används i syfte att signalera och synliggöra polisens närvaro.

Polisens långvariga försöksverksamhet med identifieringsljus på utryckningsfordon inklusive en forskningsstudie från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har gett positiva resultat och visar på stor nytta med ljuset. Identifieringsljus ökar polisens synlighet och är effektivt trygghetsskapande. Polismyndigheten ser behov av att polisman ska kunna visa identifieringsljus från myndighetens utryckningsfordon och anser att detta ska tillåtas, vilket förutsätter en ändring i trafikförordningen.

Polismyndigheten har hittills haft vissa möjligheter att tillfälligt använda identifieringsljus med stöd av Transportstyrelsens beslut om undantag från 3 kap. 76 § trafikförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter. Framöver behövs dock en permanent och väl anpassad lösning.

## 2 Bakgrund

Identifieringsljus är ett fast, svagt, blått ljus som kan visas från de lyktor som ingår i larmanordningen på Polismyndighetens utryckningsfordon. För närvarande avger polisbilar detta ljus från den så kallade larmbågen som är monterad på taket. Identifieringsljus visas för att synliggöra och förstärka polisens närvaro främst i det brottsförebyggande och trygghetsskapande arbetet. Utan identifieringsljuset har Polismyndigheten inte någon möjlighet att använda en ljusfunktion enbart i syfte att förmedla polisiär närvaro och tillgänglighet.

Identifieringsljuset är ingen larmsignal, utgör inte polisens tecken och innebär inte att trafikanter ska vidta någon åtgärd eller måste förhålla sig till polisfordonet på något sätt. Identifieringsljus är alltså något annat än det blinkande, starka, blåa ljus som utryckningsfordon visar som larmsignal för att kräva fri väg i trängande fall enligt 11 kap. 12 § trafikförordningen (vilket ofta kallas blåljus).

Identifieringsljus på polisens utryckningsfordon har testats och utvärderats i många år. Den senaste försöksverksamheten påbörjades år 2014 och avslutades 2021 av Polismyndigheten. Ett långvarigt fältförsök har genomförts. Polismyndigheten redovisade försöksverksamheten i en slutrapport den 3 juni 2021.<sup>1</sup> Av rapporten framgår att försöket har varit lyckat och att identifieringsljus bedöms kunna medföra stor verksamhetsnytta. Slutsatsen efter närmare utredning och överväganden är att

---

<sup>1</sup> Nationella operativa avdelningen, Utvecklingscentrum Stockholms slutrapport *Försöksverksamhet avseende fast svagt blått identifieringsljus på utryckningsfordon*, dnr A061.625/2021.



Polismyndigheten har behov av identifieringsljus samt bör ges permanent och utökade möjligheter att använda det.

På Polismyndighetens uppdrag utförde VTI en forskningsstudie om polisens användning av identifieringsljus. VTI genomförde fältexperiment och enkätundersökningar riktade till allmänheten respektive poliser. VTI redovisade sin rapport 2021.<sup>2</sup> Resultaten visar att identifieringsljus hade god synlighetsfrämjande effekt på andelen personer som upptäckte polisfordonet vid fältexperimentet, särskilt i mörker. Den synlighetsfrämjande effekten skattades också högt i enkätstudierna. Enkätstudierna visar även att allmänheten känner sig tryggare av synlig polisen närvaro. Den övergripande slutsatsen enligt VTI:s rapport är att identifieringsljus både är effektivt synlighetsfrämjande och effektivt trygghetskapande.

Resultaten av försöksverksamheten med polisens identifieringsljus visar sammantaget att användning av identifieringsljus har god effekt på polisfordons och polisens synlighet. Synligheten verkar trygghetskapande i samhället, vilket är en angelägen effekt att uppnå. Ljuset bör också bidra till en lugnare trafikmiljö och att brott kan förebyggas och motverkas. Identifieringsljus har ett brett användningsområde. Det kan visas vid patrullering med fordon, i trafiksäkerhetsarbete och olika typer av situationer där polisen vill förstärka sin synlighet och skapa trygghet. Identifieringsljus bedöms vara ett betydelsefullt hjälpmedel i Polismyndighetens arbete mot de strategiska målen att minska brottsligheten och stärka den polisiära närvaron lokalt. Polismyndigheten ser behov av en permanent och utökad möjlighet att använda identifieringsljus och anser att de rättsliga förutsättningarna bör skapas för att åstadkomma detta.

### 3 Gällande rätt

I 3 kap. trafikförordningen finns regler om fordons belysning. I 3 kap. 76 § trafikförordningen som reglerar belysning under färd på väg anges vilka ljus som får visas från ett fordon. Enligt huvudregeln i första stycket får endast vitt eller gult ljus visas framåt. Undantag från detta förutsätter att lykta med annan färg har föreskrivits för fordonet. I bestämmelsen regleras även blinkande ljus. I sista stycket finns en särreglering om ett av polismans tecken (att köra in till väggkanten och stanna framför polisfordonet) vilket ges med växelvis blinkande blått och rött ljus.

Bestämmelsen ger inte förutsättningar för att använda identifieringsljus. Identifieringsljus innebär att fast, blått sken visas från fordonet bland annat i riktningen framåt. Inget undantag har föreskrivits för detta och ljuset utgör inte polismans tecken.

Polismyndigheten har hittills kunnat använda identifieringsljus med stöd av flera tidsbegränsade beslut från Transportstyrelsens om undantag från 3 kap. 76 § trafikförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter angående fordons beskaftenhet och utrustning.<sup>3</sup> Transportstyrelsen har genom dessa tillåtit att utryckningsfordon som

<sup>2</sup> VTI rapport 1075, *Polisens identifieringsljus. Ett fältexperiment och två enkätstudier*, utgiven år 2021, dnr 2019/0244-8.2.

<sup>3</sup> Nuvarande föreskrifter är Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar och som tas i bruk den 1 juli 2010 eller senare. Gällande beslut avser

framförs av polisman får visa identifieringsljus på väg och att dessa fordon får vara utrustade med lykta som avger identifieringsljus. Nuvarande beslut gäller till och med den 31 mars 2022. Det är förenat med villkor om att utryckningsfordonet ska tillhöra Polismyndigheten, att fordonet inte får framföras i högre hastighet än 50 km/tim när identifieringsljuset används och att identifieringsljus inte får användas samtidigt som föraren kräver fri väg för fordonet.<sup>4</sup>

Transportstyrelsen har i beslut<sup>5</sup> och vid samverkan med Polismyndigheten upplyst om att Polismyndigheten för att få permanent möjlighet att använda identifieringsljus behöver framställa önskemål till regeringen om en ändring av trafikförordningen. Transportstyrelsen har också förmedlat att den inte bör kunna fatta ett beslut som möjliggör permanent användning genom undantag från gällande regler eller ändring av sina föreskrifter. Om regeringen beslutar att ändra trafikförordningen kommer Transportstyrelsen däremot tillse att myndighetens föreskrifter står i överensstämmelse med förordningen. Vidare har Transportstyrelsen bedömt att dess möjligheter att besluta om ytterligare undantag för Polismyndigheten är begränsade.

Mot den bakgrunden och i syfte att åstadkomma en permanent lösning som är väl anpassad till slutsatserna av polisens försöksverksamhet föreslår Polismyndigheten ändring av trafikförordningen enligt nedan.

#### 4 Förslag till ändring

Polismyndigheten föreslår en ändring av trafikförordningen som medför att myndighetens utryckningsfordon tillåts visa ett identifieringsljus. Möjlighet att föreskriva detta bedöms finnas även med hänsyn tagen till Förenta nationernas konvention om vägtrafik från Wien den 8 november 1968.<sup>6</sup>

---

undantag från kravområde 20 i bilaga 1 till dessa föreskrifter. Kravområde 20 reglerar belysnings- och ljussignalanordningar och deras installation.

<sup>4</sup> Transportstyrelsens beslut 2021-06-28 i ärende nr TSV 2021-2737.

<sup>5</sup> Se ovan nämnda beslut och föregående beslut 2019-03-26 i ärende nr TSV 2018-5206.

<sup>6</sup> I 2 kap. främst artikel 32 konventionen finns regler om belysning. Enligt artikel 32 punkten 14 a) får "special warning lamps" som avger blått ljus bara användas på "priority vehicles" när ett brådskande uppdrag utförs eller det annars är nödvändigt att varna andra trafikanter om fordonets närvaro. Sådana lampor ska avge blinkande ljus enligt bilaga 5 till konventionen om tekniska krav, 2 kap. punkten 42 bis. Det kan diskuteras om Polismyndighetens fasta blåa identifieringsljus, som visas i andra syften än det blinkande blåljus som visas för att påkalla fri väg för utryckningsfordonet i trängande fall och varna övriga trafikanter, ens träffas av denna reglering (jfr även bilaga 5, 2 kap. punkten 19 och 42). Om tolkningen görs att så är fallet och konventionen därav som huvudregel anses hindra användning av identifieringsljuset finns möjligheter till undantag. Enligt 2 kap. artikel 34 punkten 2 får inhemsk lagstiftning tillåta att förare av "priority vehicles" i vissa fall inte behöver följa bestämmelserna i kapitlet, vilket omfattar artikel 32. Även möjlighet att medge undantag från vad som anges i bilaga 5 finns för inhemska ändamål enligt bilagan, 4 kap. punkten 60, bl.a. 60 d) som gäller "vehicles of a special form or type, or which are used for particular purposes under special conditions". Polismyndigheten bedömer att undantag vid behov kan tillämpas och sammantaget att konventionen inte hindrar den ändring i trafikförordningen som föreslås. Även Transportstyrelsen har i sitt senaste beslut om Polismyndighetens identifieringsljus (se fotnot 4) bedömt att konventionen medger att anslutna länder beviljar undantag från bestämmelserna i den för inhemska ändamål.



#### 4.1 **Författningsförslag**

I första hand bör en ny paragraf införas i trafikförordningen, istället för att bygga vidare på den invecklade bestämmelsen i 3 kap. 76 § som också endast gäller färd på väg. Den nya paragrafen kan införas i anslutning till 3 kap. 76 §, exempelvis som 3 kap. 76 a §, med följande lydelse.

##### **3 kap. 76 a §**

###### *Föreslagen lydelse*

Under färd får från Polismyndighetens utryckningsfordon visas fast, svagt, blått ljus. Polisman får visa sådant ljus.

#### 4.2 **Närmare om förslaget inklusive författningskommentar**

Förslaget syftar till att införa en permanent möjlighet för polisman att visa ett identifieringsljus från Polismyndighetens utryckningsfordon. Bestämmelsen är avsedd att gälla utan hinder av huvudregeln om tillåtet ljus i 3 kap. 76 § trafikförordningen. Med hänsyn till vad som stadgas där bör det i vart fall vara nödvändigt att införa en rätt som medför att blått ljus får visas framåt under färd. Lämplig utformning av bestämmelsen inklusive dess detaljgrad kan övervägas men vad som anges nedan får beaktas.

Polismyndigheten föreslår att bestämmelsen utformas i enlighet med författningsförslaget. I detta beskrivs Polismyndighetens identifieringsljus på ett sätt som återspeglar dess egenskaper, utan att begreppet identifieringsljus används. Av paragrafen framgår att den gäller ett fast, svagt, blått ljus. Att ljuset är fast och svagt anges främst i tydliggörande syfte. Konstruktionen baseras i övrigt på andra bestämmelser i trafikförordningen, med 3 kap. 76 § som förebild.

Eftersom identifieringsljus inte bara visas framåt utan är synligt runtom fordonet preciseras inte någon tillåten riktning i bestämmelsen. Regleringen omfattar all färd, dvs. färd på väg men också färd i exempelvis terräng. Därför begränsas inte bestämmelsen till viss färd. Användningsområdet för identifieringsljus omfattar också när fordonet står stilla. Polismyndigheten uppfattar inte att det finns några rättsliga hinder mot att visa identifieringsljus från stillastående fordon. Därför bör det inte vara nödvändigt att i bestämmelsen ange att ljuset får visas även när fordonet har stannats eller parkerats. Om annan tolkning av rättsläget förekommer behöver dock ett tillägg göras som uttryckligen tillåter användning från stillastående fordon. Ett tillägg kan även göras i syfte att åstadkomma en heltäckande positiv reglering, men bestämmelsen skulle då i lägre grad överensstämma med 3 kap. 76 § trafikförordningen.

Det föreslås att polisman ska få visa identifieringsljus från Polismyndighetens utryckningsfordon. Endast polismän är avsedda att kunna använda ljuset och inte andra yrkeskategorier i myndigheten som i tjänsten framför utryckningsfordon.

Polismyndighetens samtliga utryckningsfordon omfattas. Med utryckningsfordon avses fordon som i vägtrafikregistret är upptaget som ett sådant (se definitionen i 2 § förordningen om vägtrafikdefinitioner). Polisbilar kommer främst i fråga men behovet av identifieringsljus kan även omfatta myndighetens övriga utryckningsfordon.

Polismyndigheten bedömer inte att den närmare användningen av identifieringsljus behöver regleras eller villkoras. Bestämmelsen bör därmed inte innehålla exempelvis en hastighetsbegränsning. Polismyndighetens utvärdering av försöksverksamheten samt behovs- och konsekvensanalys inför en permanent lösning har visat att det inte är önskvärt om möjligheten att använda identifieringsljus skulle begränsas, såsom har varit fallet under försöksperioden. En fortsatt hastighetsbegränsning om 50 km/tim skulle innebära att Polismyndigheten inte tillåts visa identifieringsljus i alla de situationer där högre hastighet än så behöver hållas för att en relevant polisiär arbetsuppgift ska kunna utföras. I praktiken kommer ljuset i så fall också endast användas på vägar med maxhastighet om 50 km/tim. En sådan begränsning utesluter många fall där ljuset hade kunnat göra nytta i det polisiära arbetet och skulle alltså inskränka det möjliga användningsområdet betydligt. Därmed skulle inte Polismyndighetens samlade behov av identifieringsljus tillgodoses.

Vidare bedömer Polismyndigheten att en hastighetsbegränsning inte är motiverad. På grund av Transportstyrelsens beslutade hastighetsbegränsning under försöksperioden har Polismyndigheten inte haft faktisk möjlighet att testa identifieringsljus vid högre hastigheter. Däremot har frågan ägnats särskild uppmärksamhet i Polismyndighetens analys och de överväganden som har föregått denna hemställan. Trafiksäkerhetsaspekter är beaktade och inbyggda i förslaget. En riskbedömning har genomförts och trafiksäkerhetsfrågor har kontinuerligt följts upp under försöket och sedan utvärderats. Bland annat har erfarenheter inhämtats kring om identifieringsljuset har haft någon negativ eller oönskad effekt på andra trafikanter eller allmänheten, t.ex. skapat förvirring, förväxlats med annat ljus, orsakat olyckor eller liknande. Inga incidenter har rapporterats. Det har inte heller framkommit att identifieringsljuset medför någon trafikfara eller olägenhet i trafiken eller har negativa effekter i övrigt. Tvärtom har framkommit att identifieringsljuset har flera positiva effekter.

I fråga om hur omgivande trafik påverkas framgår av VTI:s rapport att resultaten av undersökningarna visar att både allmänheten och polisen anser att trafiken blir lugnare om polisen är synligt närvarande, vilket stämmer väl överens med forskningslitteraturen. Sedan framhävs att goda anledningar finns att anta att den synlighetsfrämjande effekten är stor vid exempelvis trafikövervakning med polisbil under färd, vilket borde vara gynnsamt för trafikantbeteendet. Den övergripande rekommendationen som ges i VTI:s rapport är att polisen ska använda identifieringsljus när ökad synlighet och trygghetsskapande eftersträvas, och få författningsstöd som möjliggör detta.

Polismyndigheten har inte skäl att utgå från att konkret trafikfara eller annan olägenhet skulle uppstå framöver. Det bör även beaktas att förhållandena inte är desamma som vid början av polisens testverksamhet som Transportstyrelsens beslut grundas på, samt att hemställan syftar till att åstadkomma en långsiktig lösning som är väl anpassad till slutsatserna av försöket. Identifieringsljuset är inte längre nytt i trafikbilden eller helt okänt bland allmänheten. Tekniken är inte otestad och den har visat sig fungera väl. Som tidigare nämnts har identifieringsljuset inte haft oönskade effekter på trafikanters



beteende eller liknande. Ändå har Polismyndigheten vidtagit flera förebyggande åtgärder och kommer vid förslaget genomförande att vidta ytterligare försiktighetsåtgärder med beaktande av trafiksäkerheten och allmänhetens intresse av information.

Vad som har kunnat utrönas av den internationella jämförelse som Polismyndigheten har gjort avseende andra europeiska länder som använder identifieringsljus är att begränsningar i användningssättet normalt inte regleras, utan det är utryckningsföraren som avgör lämplig användning. Inom Norden är det inte bara svensk polis som är intresserad av att permanent införa identifieringsljus på sina utryckningsfordon. Intresse finns bland annat i Norge där en försöksverksamhet har genomförts med gott resultat och positiva erfarenheter. Norsk polis har använt identifieringsljus brett och det har skett utan hastighetsbegränsning. Inga trafikolyckor, farliga situationer eller liknande har rapporterats.

Polismyndigheten anser att den polisman som framför utryckningsfordonet bör avgöra när identifieringsljuset fyller sin funktion och är lämpligt att visa, givetvis med beaktande av gällande trafikregler men också den aktuella situationen och arbetsuppgiften. Denna förare har bäst möjlighet att göra den situationsbaserade bedömning som krävs. Användningen skulle svårligen låta sig regleras på något lämpligt och heltäckande sätt. Polismyndigheten kommer dock tillse att information, styrning och utbildning om påbjuden och lämplig användning av identifieringsljus tas fram och ges till den berörda polispersonalen. Exempel på då identifieringsljus inte ska användas är när ett utryckningsfordon visar ljussignal för att påkalla fri väg eller ger polismans tecken att köra in till väggkanten och stanna framför polisfordonet. Polismyndigheten avser även genomföra informations- och kommunikationsinsatser för att upplysa allmänheten om vad identifieringsljus är och vad det innebär. Vikt kommer då att läggas vid att särskilja identifieringsljuset från andra ljus polisen använder som enligt gällande trafikregler innebär att trafikanter ska agera på visst sätt.

Det bör inte heller föreskrivas om tekniska begränsningar eller krav för identifieringsljuset. Det möjliggör att hänsyn kan tas till den tekniska utvecklingen och att den får påverka till exempel vilken typ av lyktor som är mest ändamålsenlig att visa ljuset med i framtiden. Polismyndigheten kommer även fortsättningsvis tillse att identifieringsljuset lyser svagt och att skillnaden mellan identifieringsljus och ljussignalen för att påkalla fri väg är så stor som möjligt. Det tekniska systemet är redan designat så att det inte är möjligt att visa identifieringsljus från myndighetens utryckningsfordon samtidigt som annat särskilt ljus visas, vilket utesluter samtidig användning med ljuset för att påkalla fri väg, varningsljus och stoppljus. Detta förenklar hanteringen av ljusen och förhindrar eventuella handhavandefel.

Förslaget omfattar endast Polismyndighetens utryckningsfordon. Andra aktörer i samhället bör framöver inte heller tillåtas använda ett liknande identifieringsljus om det skulle äventyra funktionen med Polismyndighetens ljus och urholka dess signalvärde.

Polismyndigheten har analyserat om alternativa tekniska lösningar finns eller alternativa användningssätt som kan fylla samma behov och uppnå motsvarande nyttoeffekter som vad myndigheten föreslår, men har kommit fram till att så inte är fallet.



Författningsändringen bör träda i kraft efter att Transportstyrelsens beslut om undantag från trafikförordningen har upphört att gälla. Några övergångsbestämmelser torde inte vara nödvändiga.

## 5 Konsekvenser

Polismyndigheten bedömer att konsekvenserna av att tillåta identifieringsljus enligt förslaget skulle vara positiva för myndighetens verksamhet. Permanent möjlighet att använda identifieringsljus enligt vad som föreslås skulle förbättra Polismyndighetens förutsättningar att utföra sitt uppdrag. Polisens synlighet i samhället skulle öka och upplevelsen av den polisiära närvaron förstärkas. Identifieringsljus förväntas medföra nytta i det brottsförebyggande och trygghetsskapande arbetet. Det bör också bidra till en lugnare trafikmiljö samt underlätta att upprätthålla allmän ordning och säkerhet. Även polisernas arbetsmiljö skulle förbättras.

Om identifieringsljus inte tillåts genom ändring i trafikförordningen riskeras att Polismyndigheten inom kort inte kommer att kunna fortsätta använda det. Transportstyrelsens nuvarande beslut om undantag upphör att gälla efter den 31 mars 2022. Därför är en författningsändring angelägen.

Angående förutsättningar för införande och ekonomiska konsekvenser av förslaget bör följande framhållas. Nödvändig teknisk utveckling för att kunna visa identifieringsljus från Polismyndighetens polisbilar skedde redan år 2013. I dag är ca 1 500 av Polismyndighetens ca 3 600 utryckningsfordon tekniskt beskaffade för att visa identifieringsljus. Det gäller även nya utryckningsfordon. När Polismyndigheten avropar utryckningsfordon från ramavtal betalas ett totalpris per fordon och i det ingår larmanordningen. Om Polismyndigheten vid ett införande utgår från befintliga och nya fordon som stöder tekniken kommer de ökade kostnaderna att bli begränsade. Tillkommande kostnader avser främst förvaltning, utbildning och kommunikation. Dessa kostnader ryms inom tilldelad ekonomisk ram.

Förslaget omfattar Polismyndighetens utryckningsfordon som framförs av polisman. Det gäller därmed inte andra myndigheters eller aktörers fordon eller övriga yrkeskategorier. Förslaget bedöms inte ha någon särskild påverkan på andra myndigheter eller aktörer, offentliga som privata. Förstärkt polisiär synlighet och tillgänglighet förväntas dock överlag inverka positivt, särskilt på parter som samverkar med Polismyndigheten eller har behov av polis. Transportstyrelsen påverkas också av ändringen i trafikförordningen eftersom viss anpassning av Transportstyrelsens föreskrifter bör vara nödvändig för att förslaget ska få avsedd effekt.

Identifieringsljuset förväntas även ha generellt positiv effekt på allmänheten och öka känslan av trygghet i samhället. Ljuset innebär inte att trafikanter eller allmänheten ska agera på något sätt eller behöver förhålla sig till polisfordonet på visst sätt. Av polisens försöksverksamhet har också framgått att omgivande trafikanter och allmänheten inte har påverkats av identifieringsljuset på ett oönskat sätt. Polismyndigheten bedömer att den föreslagna användningen av identifieringsljus inte bör medföra negativa konsekvenser och att förslaget kan genomföras utan fara för trafiksäkerheten eller annan olägenhet. Trafiksäkerhetsaspekter är beaktade i förslaget och har redogjorts för



närmare ovan. Om författningsändringen genomförs kommer Polismyndigheten att vidta ytterligare förebyggande åtgärder. Myndigheten avser att genomföra kommunikationsinsatser riktade till allmänheten för att informera om identifieringsljuset och dess funktion. Polismyndigheten kommer även att informera, styra och utbilda sin personal i användning av identifieringsljus.

Denna hemställan har beslutats av tf. chefen för rättsavdelningen Anders Ternström efter föredragning av juristen Cassandra Utas Stokic. I den slutliga beredningen har även deltagit poliskommissarien Anders Mattsson och verksamhetsutvecklaren Per Rickander vid nationella operativa avdelningen. Rikspolischefen Anders Thornberg har informerats om hemställan.

**POLISMYNDIGHETEN**

Anders Ternström

Cassandra Utas Stokic