

Till statsrådet och chefen för Justitiedepartementet

Chefen för Justitiedepartementet, statsrådet Morgan Johansson, beslutade den 1 april 2015 att uppdra åt överåklagaren Gunnel Lindberg att överväga lagstiftning mot framförande av fordon som kan förväxlas med polisfordon eller andra utryckningsfordon.

Härmed överlämnas promemorian Falska polisbilar. Uppdraget är genom detta slutfört.

Stockholm i juli 2015

Gunnel Lindberg

Innehåll

1	Sammanfattning.....	7
2	Författningsförslag.....	9
2.1	Förslag till lag om skydd mot användning av vissa kännetecken på motorfordon.....	9
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister	12
3	Gällande rätt.....	17
3.1	Allmänt om polisens verksamhet.....	17
3.2	Det straffrättsliga skyddet för viss verksamhet	17
3.2.1	Skyddet för personer	17
3.2.2	Skyddet för viss yrkesverksamhet	18
3.2.3	Skyddet för vissa kännetecken m.m.	19
3.3	Bestämmelser om fordons utrustning	21
4	Polisfordon i och utanför polisverksamheten.....	23
4.1	Polismyndighetens utryckningsfordon	23
4.2	Hur utryckningsfordon får användas	24
4.3	Polisens fordonspark	24
4.3.1	Den historiska bakgrunden.....	24
4.3.2	Nutida polisfordon.....	26
4.3.3	Utrangerade polisfordon.....	26
4.4	Fordon som kan förväxlas med polisfordon	27
4.4.1	Museifordon	27

4.4.2	Äldre polisfordon som ägs av privata samlare	27
4.4.3	Polisfordon som används vid filminspelningar och inspelning av TV-program.....	29
4.4.4	Andra fordon som kan förväxlas med polisfordon	30
5	Kartläggning av problemet	33
5.1	Täcker nuvarande lagstiftning användning av fordon som kan förväxlas med polisfordon?.....	33
5.1.1	Föregivande av allmän ställning	33
5.1.2	Trafikregler.....	34
5.2	Få brottsanmälningar	34
5.3	Förfrågan till alla polisområden.....	35
5.4	Svaren på förfrågan.....	35
5.5	Förekomsten av förväxlingsbara fordon	36
5.5.1	Fordon som efterliknar polisfordon	36
5.5.2	Fordon som efterliknar andra utryckningsfordon	39
5.6	Förfrågningar till Tullverket och Kustbevakningen.....	39
5.7	Uppgifter i media.....	39
6	Synpunkter på behovet av ändrad lagstiftning	41
6.1	Synpunkter från Polismyndigheten.....	41
6.2	Synpunkter från andra.....	42
6.2.1	Motorhistoriska Riksförbundet	42
6.2.2	Andra synpunkter som rör äldre fordon	43
6.2.3	Uthyrare av fordon för filminspelningar m.m.	43
7	Överväganden.....	45
7.1	Slutsatser av kartläggningen och inkomna synpunkter.....	45
7.2	Finns det behov av stärkt skydd för polisens kännetecken?	48
7.3	Tänkbara lösningar	50

7.3.1	Vilka alternativ är möjliga?	50
7.4	En utvidgad kriminalisering	50
7.4.1	Föregivande av allmän ställning.....	50
7.4.2	Riktlinjer för när ett handlande bör kriminaliseras	52
7.4.3	Straffanvändningsutredningens förslag.....	53
7.4.4	Finns det skäl att utvidga kriminaliseringen?	54
7.5	Ett tillståndsförfarande.....	57
7.6	En administrativ sanktion.....	58
8	Förslag	61
8.1	En ny lag om skydd mot användning av vissa kännetecken på motorfordon.....	61
8.2	Vilka kännetecken bör skyddas?	63
8.3	Tillåten användning av kännetecknen.....	65
8.4	Användning efter särskilt tillstånd.....	66
8.5	Möjlighet att förelägga rättelse och att förena föreläggandet med vite.....	70
8.6	Rätten att inte belasta sig själv	73
8.7	Överklagande	77
8.8	Tillståndsbeslut bör registreras	78
9	Konsekvenserna av förslagen	81
10	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	83
10.1	Ikraftträdande	83
10.2	Övergångsbestämmelser.....	83
11	Författningskommentar	85
11.1	Förslaget till lag om skydd mot användning av vissa kännetecken på motorfordon.....	85

11.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister	92
Bilaga 1	Uppdrag att överväga lagstiftning mot framförande av fordon som kan förväxlas med polisfordon eller andra utryckningsfordon	97

1 Sammanfattning

Utredningen visar att problemet med att utryckningsfordon efterliknas enbart avser Polismyndighetens utryckningsfordon och att antalet förväxlingsbara fordon i bruk är litet. Samtidigt kan konstateras att det de senaste åren kommit alltför många förfrågningar till myndigheter om möjligheterna att utrusta en ”egen polisbil” och att frågan uppmärksammas i sociala medier. Problemet med förväxlingsbara fordon kan därmed inte avfärdas med att det hittills varit fråga om få fall utan måste i stället ses mot bakgrund av behovet av att skydda en central samhällsfunktion. Slutsatsen är att det finns skäl att skapa ett starkare skydd för de kännetecken som används på polisens fordon.

I valet mellan kriminalisering, ett tillståndsförfarande och ett förbud mot att använda vissa kännetecken på motorfordon kombinerat med en administrativ sanktion förordas det sistnämnda alternativet.

Det föreslås en ny lag som skyddar vissa kännetecken som används på polisens utryckningsfordon. De kännetecken som ska skyddas är Polismyndighetens och Säkerhetspolisens vapen, ordet polis i olika sammansättningar och böjningsformer, och sådana larmanordningar som används på polisens utryckningsfordon. Skyddet ska endast gälla användning på motorfordon, dvs. bilar och motorcyklar, men gälla både i näringsverksamhet och för privat bruk.

De skyddade kännetecknen ska enligt huvudregeln endast få användas på Polismyndigheten och Säkerhetspolisens fordon. Polismyndigheten ska dock kunna ge tillstånd att använda kännetecknen för museal eller konstnärlig verksamhet, eller för annat ändamål om det finns särskilda skäl. Ett sådant tillstånd, som ska gälla för ett visst fordon, ska kunna förenas med särskilda villkor för hur kän-

netecknen får användas på allmän plats. Uppgifter om tillstånd ska registreras i vägtrafikregistret.

Från förbudet att använda kännetecknen undantas sådana fordon där det saknas risk att fordonet förväxlas med ett uttryckningsfordon. Därigenom undantas framför allt vissa äldre fordon lackerade i svart/vitt som ägs av museer eller motorhistoriskt intresserade personer, vad som brukar kallas veteranbilar.

Om ett fordon utan tillstånd har något eller några av de skyddade kännetecknen ska Polismyndigheten kunna förelägga fordonsägaren att avlägsna dem, eller att vidta någon annan åtgärd för att kännetecknen inte ska missbrukas. Ett sådant föreläggande får förenas med vite.

Polismyndighetens beslut i tillståndsfrågor och beslut om föreläggande ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

2 Författningsförslag

2.1 Förslag till lag om skydd mot användning av vissa kännetecken på motorfordon

Härigenom föreskrivs följande.

Lagens syfte

1 § Denna lag innehåller regler om skydd mot användning av vissa kännetecken på motorfordon. Om någon annan lag eller förordning innehåller bestämmelser som avviker från denna lag ska de bestämmelserna gälla.

Skyddade kännetecken

2 § Följande kännetecken är enligt denna lag skyddade mot att användas på motorfordon:

1. Polismyndighetens och Säkerhetspolisens vapen,
2. ordet ”polis” i olika sammansättningar eller böjningsformer, och
3. särskild larmanordning som används på polisens utryckningsfordon.

I 1 § lagen (1970:498) om skydd för vapen och vissa andra officiella beteckningar, 2 kap. 7 § varumärkeslagen (2010:1877) och 10 § första stycket 2 firmalagen (1974:156) finns bestämmelser om användning av polisens vapen i näringsverksamhet.

Tillåten användning av kännetecken

3 § Kännetecken som anges i 2 § första stycket får endast användas på motorfordon som polisen äger, har nyttjanderätt till eller disponerar på annan grund.

Trots det som sägs i första stycket får sådana kännetecken användas på annat motorfordon om det saknas risk för att fordonet kan förväxlas med polisens fordon.

4 § Polismyndigheten får ge en fysisk eller juridisk person tillstånd att på ett motorfordon använda sådana kännetecken som anges i 2 § första stycket för

1. museal eller konstnärlig verksamhet, eller
2. annat ändamål om det finns särskilda skäl.

När Polismyndigheten meddelar tillstånd enligt första stycket får myndigheten även föreskriva villkor för hur kännetecknen får användas på allmän plats.

Ett tillstånd får återkallas om

1. fordonet överläts eller förutsättningarna för tillståndet annars upphört,
2. tillståndshavaren trots uppmaning inte följer de villkor som gäller för tillståndet, eller
3. tillståndet missbrukas på annat sätt.

Vite

5 § Polismyndigheten får förelägga ägaren till ett motorfordon som i strid med 3 eller 4 § bär kännetecken som skyddas i denna lag att avlägsna kännetecknen eller att vidta någon annan åtgärd för att kännetecknen inte ska missbrukas. Ett sådant föreläggande får förenas med vite. Ett beslut om föreläggande gäller omedelbart om inte annat beslutas.

Om fordonet ägs av någon som inte har fyllt 18 år ska det som sägs om ägaren i stället tillämpas på hans eller hennes förmyndare.

6 § Om det finns anledning att anta att en person som är föremål för ett föreläggande har begått en gärning som kan föranleda straff eller en straffliknande sanktion, får han eller hon inte föreläggas vid

vite att medverka i en utredning som har samband med den gärningen.

Om den som ska föreläggas är en juridisk person, gäller första stycket även ställföreträdare för den juridiska personen.

Överklagande

7 § Polismyndighetens beslut enligt 4 och 5 §§ som gäller en fysisk person får överklagas till den förvaltningsdomstol inom vars domkrets han eller hon var folkbokförd vid tidpunkten för beslutet. I övriga fall överklagas sådana beslut till den förvaltningsdomstol inom vars domkrets det första beslutet fattades.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den.....

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 5 och 6 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2014:1021 *Föreslagen lydelse*

5 §

I fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), luftfartslagen (2010:500), taxitrafiklagen (2012:211) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, förarbevis-, taxitrafik- eller yrkestrafik-ärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, yrkestrafiklagen (2012:210) eller någon annan författning, taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211) eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter,

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få

sådan kompetens, *eller*

g) den som bedriver sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 eller rådets förordning (EEG) nr 3821/85,

sådan kompetens,

g) den som bedriver sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 eller rådets förordning (EEG) nr 3821/85, *eller*

h) den som har tillstånd enligt lagen (2016:000) om skydd mot användning av vissa kännetecken på motorfordon att använda polisiära kännetecken på fordon,

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register,

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204),

6. fullgörande av sådan tillsyn som avses i 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), i fråga om fordonsägare och den som är anställd som besiktningstekniker hos ett besiktningsorgan enligt fordonslagen,

7. en utländsk myndighets verksamhet om tillhandahållandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt eller av en EU-rättsakt, och

8. fullgörande av skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik och fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

6 §

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa, 1. a) motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,

b) *tillstånd enligt lagen (2016:000) om skydd mot användning av vissa kännetecken på motorfordon,*

2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon, b) förarutbildning och förarprov,

c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,

3. a) behörighet att föra fordon i taxitrafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik, taxitrafik och biluthyrning,

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (2012:210), taxitrafiklagen (2012:211) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller godstransporter,

4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivna fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,

5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85,

6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den,

7. genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen

för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574),

8. skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik och uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik, och

9. a) den som bedriver verksamhet som avses i 5 § 1 g), och

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av bestämmelser om kontroll av företag enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. eller av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt

1. lagen (2004:629) om trängselskatt, eller

2. lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.

Personuppgifter får endast föras in för de ändamål som anges i 5 §.

Denna lag träder i kraft den.....

3 Gällande rätt

3.1 Allmänt om polisens verksamhet

Den svenska staten har monopol på att utöva viss verksamhet, bl.a. sådan verksamhet som innebär våldsutövning mot medborgarna. Polisen har huvudansvaret för att upprätthålla allmän ordning och säkerhet och att tillförsäkra allmänheten skydd. De grundläggande reglerna om polisen finns i polislagen (1984:387). Till Polismyndighetens uppgifter hör enligt 2 § polislagen att

1. förebygga, förhindra och upptäcka brottslig verksamhet och andra störningar av den allmänna ordningen och säkerheten,
2. övervaka den allmänna ordningen och säkerheten och ingripa när störningar har inträffat,
3. utreda och beivra brott som hör under allmänt åtal,
4. lämna allmänheten skydd, upplysningar och annan hjälp, när sådant bistånd lämpligen kan ges av polisen, och
5. fullgöra den verksamhet som ankommer på Polismyndigheten enligt särskilda bestämmelser

Polisens organisation och verksamhet regleras framför allt i polisförordningen (2014:1104), förordningen med instruktion för Polismyndigheten (2014:1102) och förordningen (2014:1103) med instruktion för Säkerhetspolisen.

Polisens närmare arbetsuppgifter regleras i en mängd olika lagar och förordningar, bl.a. rättegångsbalken.

3.2 Det straffrättsliga skyddet för viss verksamhet

3.2.1 Skyddet för personer

Det straffrättsliga skyddet för allmän verksamhet regleras i 17 kap. brottsbalken. Där finns bl.a. bestämmelser om skydd för tjänste-

män som utövar myndighet. I 17 kap. 1 och 2 §§ finns bestämmelser om straffansvar för den som angriper en tjänsteman i hans eller hennes tjänsteutövning med våld eller hot eller som ingriper med andra åtgärder som innebär lidande, skada eller annan olägenhet, i syfte att tvinga eller hindra någon i tjänsteutövningen. I 17 kap. 4 § straffbeläggs att sätta sig till motvärn eller att med våld hindra någon i myndighetsutövning.

3.2.2 Skyddet för viss yrkesverksamhet

Det finns i svensk rätt inget generellt straffrättsligt skydd för verksamhet som bedrivs i det allmännas regi. Något generellt skydd finns inte heller för yrken som kräver legitimation eller på annat sätt är skyddade genom särskild författningsreglering. Däremot finns det enstaka bestämmelser som tar sikte på sådana yrken.

I 17 kap. 15 § brottsbalken straffbeläggs som föregivande av allmän ställning att någon obehörigen utger sig för att utöva myndighet eller obehörigen bär uniform, märke eller annat tjänstecken och därigenom ger sken av att han eller hon tillhör Försvarsmakten eller annan kår i det allmännas tjänst. Straffet är böter eller fängelse i högst sex månader. Om brottet är grovt är straffet fängelse i högst två år.

Enligt många författningar krävs det behörighet som polisman för att kunna vidta vissa åtgärder i myndighetsutövning. Med polisman avses enligt 2 § polisförordningen vid tillämpning av lag eller förordning rikspolischefen, säkerhetspolischefen, biträdande säkerhetspolischefen, polismästare, polisöverintendent, polisintendent, polissekreterare, poliskommissarie, polisinspektör och polisassistent. Detsamma gäller en polisaspirant under tjänstgöringstid vid Polismyndigheten. Att utge sig för att vara polisman utan att falla under denna legaldefinition kan vara straffbart som föregivande av allmän ställning.

3.2.3 Skyddet för vissa kännetecken m.m.

Allmänt om skyddet

Det finns inte heller något generellt straffrättsligt skydd för statliga vapen, emblem, myndighetsbeteckningar eller annat som utmärker offentlig verksamhet. När det gäller kommersiell användning finns det visst skydd, men däremot inte om någon för privata ändamål missbrukar kännetecken och beteckningar som används för att utmärka offentlig verksamhet. Sådant missbruk kan ändå vara straffbart, exempelvis om det är fråga om något som faller under bestämmelserna i 14 kap. 8 § om märkesförfalskning, t.ex. om någon förfalskar offentlig kontrollmärkning.

Skydd mot kommersiell användning

Som nämnts finns det ett skydd mot att vissa kännetecken missbrukas i kommersiell verksamhet. Skyddet omfattar användning av statliga vapen. Polismyndighetens vapen består av en krönt sköld med rikets tre kronor på blå botten, omgivna av en upptill öppen eklövskrans i gult, nedtill omfattande två korslagda fasces också i gult. Säkerhetspolisen, som blev en självständig myndighet den 1 januari 2015, har numera ett eget vapen. Det består av en krönt sköld med blå botten, eklöv och en fackla i gult samt två korslagda fasces också i gult.

Enligt 1 § lagen (1970:498) om skydd för vapen och vissa andra officiella beteckningar får skyddade kännetecken, bl.a. statsvapen och annat statsemblem, inte utan tillstånd användas i varumärke eller annat kännetecken för varor eller tjänster. Detsamma gäller annan beteckning, som hänsyftar på svenska staten och därigenom ger kännetecknet en officiell karaktär. Ett statsvapen får inte heller på annat sätt än som kännetecken användas i näringsverksamhet utan tillstånd. Det som nu har sagts gäller också en beteckning som lätt kan förväxlas med en sådan skyddad beteckning. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot förbudet döms enligt 4 § till böter.

Enligt 2 kap. 7 § varumärkeslagen (2010:1877) får ett varumärke inte registreras om det utan tillstånd innehåller en sådan statlig eller internationell beteckning eller ett sådant kommunalt vapen som

enligt lag eller annan författning inte får användas obehörigen som varumärke, eller något som lätt kan förväxlas med en sådan beteckning eller ett sådant vapen. En motsvarande bestämmelse, som förbjuder användning utan tillstånd av en sådan statlig eller internationell beteckning som enligt lag eller annan författning inte får användas obehörigen som firma, eller något som lätt kan förväxlas med en sådan beteckning, finns i 10 § första stycket 2 firmalagen (1974:156).

Enligt 2 § förordningen (1976:100) om vissa officiella beteckningar prövar Patent- och registreringsverket frågor om tillstånd att använda statsvapen, statsflagga eller annat statselement, statlig kontroll- eller garantibeteckning, annan beteckning, som hänсыftar på svenska staten och därigenom ger mönstret eller kännetecknet en officiell karaktär, eller beteckning som lätt kan förväxlas med något av det angivna. Avgift tas ut för ansökan, varvid avgiftsklass 3 i avgiftsförordningen (1992:91) tillämpas. Verkets beslut får överklagas till regeringen. Enligt uppgift från verket har man inte beviljat någon ansökan om att få använda polisens vapen och det finns således inte några sådana tillstånd.

Skydd mot obehörig användning av vissa kännetecken i väpnade konflikter

Med stöd av folkrätten och internationella konventioner har det skapats ett internationellt skydd mot missbruk av sådana internationella sjukvårdsbeteckningar som används i bl.a. väpnade konflikter. Syftet med skyddet är att begränsa det lidande som väpnade konflikter kan medföra för väl stridande som civila. Det som skyddas är ett fåtal, internationellt erkända, symboler som röda korset och röda halvmånen.

Den svenska lagstiftningen har nyligen ändrats och en ny lag om skydd för kännetecken i den internationella humanitära rätten har införts. I lagen (2014:812) om skydd för kännetecken i den internationella humanitära rätten föreskrivs hur vissa skyddade kännetecken som räknas upp i lagen (bl.a. den symbol som används av Röda korset) får användas. Den som använder ett sådant kännetecken i strid med lagen för varor, tjänster eller för verksamheter eller för utmärkning på skyltar, anslag eller liknande döms enligt 9 § för otillåten användning av kännetecken till böter eller fängelse

i sex månader. Detsamma gäller den som i näringsverksamhet på annat sätt använder ett sådant kännetecken, eller något som kan förväxlas med ett kännetecken. I ringa fall ska inte dömas till ansvar.

3.3 Bestämmelser om fordons utrustning

Det finns bestämmelser på trafikområdet som begränsar möjligheterna att utrusta fordon med larmanordningar så att de kan misstas för utryckningsfordon. Med stöd av 11 kap. 11 § fordonsförordningen (2002:925) utfärdade Vägverket föreskrifter om att sådan larmanordning som ska finnas på ett utryckningsfordon inte får finnas på något annat fordon. Enligt 11 kap. 5 § förordningen kunde ägaren till ett fordon som användes i strid mot föreskrifter som meddelats med stöd av förordningen dömas till penningböter, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåtit att göra vad som skäligan kunnat krävas för att hindra att fordonet användes. Även föraren av fordonet kunde dömas till penningböter, om han eller hon känt till hindret för att använda fordonet. Enligt punkten 4 i övergångsbestämmelserna till fordonsförordningen (2009:211) anses föreskrifter som har meddelats med stöd av den tidigare fordonsförordningen meddelade med stöd av motsvarande bemyndigande i den nya förordningen. Ett sådant bemyndigande finns i 8 kap. 16 §. Föreskriften om larmanordningar gäller således alltjämt.

Om ett fordon i strid med nämnda bestämmelser har försetts med en larmanordning kan fordonsägaren föreläggas att ombesiktiga fordonet, eftersom det då inte längre överensstämmer med typgodkännandet för fordonet. Det torde dock inte gälla om larmordningen utgörs av en attrapp.

4 Polisfordon i och utanför polisverksamheten

4.1 Polismyndighetens utryckningsfordon

Ett motorfordon som är avsett att användas av en polisman, tulltjänsteman eller kustbevakningstjänsteman i brådskande tjänsteutövning ska enligt 6 kap. 9 § första stycket förordningen (2001:650) om vägtrafikregister registreras som utryckningsfordon, om det enligt 4 kap. fordonsförordningen (2009:211) har godkänts som eller i ett särskilt intyg har betecknats som ett utryckningsfordon och det är fråga om ett motorfordon som är avsett att användas bl.a. av en polisman i brådskande tjänsteutövning. Enligt 6 kap. 10 § fordonsförordningen gäller särskilda regler för besiktning av utryckningsfordon.

I 23 kap. 1 § Vägverkets, alltjämt gällande, föreskrifter om bilar och släpvagnar som dras av bilar (VVFS 2003:22) föreskrivs att det ska finnas larmanordning på utryckningsfordon men att sådan anordning inte får finnas på annat fordon. Larmanordning består enligt föreskriften av lykta och ljudanordning. För vissa fordon, bl.a. sådana som endast används av polispersonal, gäller att de inte behöver ha en fast monterad lykta om det i fordonet medförs en motsvarande lykta som är avsedd att tillfälligt fästas på fordonet. En lykta som ingår i larmanordning ska enligt 23 kap. 2 § avge blått ljus och vara typgodkänd. Ljudanordning som används på utryckningsfordon ska på bil av år 1979 eller senare års modell vara typgodkänd. En larmanordning får enligt 23 kap. 3 § även kompletteras med viss anordning som kan åstadkomma blinkande helljus.

Före den 1 januari 2015 ansvarade Rikspolisstyrelsen, i egenskap av centralmyndighet för polisväsendet, för närmare bestämmelser om hur polisens utryckningsfordon skulle se ut och utrustas.

Om ett utryckningsfordon överläts, ska det fortsatt vara registrerat som ett sådant fordon endast om förutsättningarna i 6 kap. 9 § förordningen om vägtrafikregister är uppfyllda. Transportstyrelsen får dock enligt 20 kap. 4 § förordningen om vägtrafikregister meddela föreskrifter om, eller i ett enskilt fall besluta, att ett annat motorfordon än ett sådant som avses i 6 kap. 9 § får antecknas som utryckningsfordon i vägtrafikregistret.

4.2 Hur utryckningsfordon får användas

I trafikförordningen (1998:1276) regleras hur utryckningsfordon får användas på väg och i terräng. Enligt 2 kap. 5 § trafikförordningen ska trafikanter lämna fri väg för utryckningsfordon som avger signal med föreskriven larmanordning. I 11 kap. finns bestämmelser om att utryckningsfordon i vissa fall är undantagna från annars gällande trafikregler. Bestämmelserna innebär bl.a. att polisfordon som används i tjänsteutövning får föras på ytor där trafik med sådana motorfordon annars inte är tillåten eller får stannas eller parkeras på platser där det annars inte är tillåtet. Vidare får bl.a. polismän i brådskande yrkesutövning avvika från gällande bestämmelser om hastighet och även från andra trafikföreskrifter. Flertalet av undantagen gäller dock bara om omständigheterna kräver det och särskild försiktighet iakttas.

Inom Polismyndigheten krävs det särskild utbildning för att få köra myndighetens utryckningsfordon. Personal med servicefunktioner kör dock sådana fordon exempelvis till och från verkstadsbesök och besiktning.

4.3 Polisens fordonspark

4.3.1 Den historiska bakgrunden

Före förstatligandet år 1965 var polisverksamheten till huvuddelen en kommunal angelägenhet. Viss polisverksamhet var dock redan då statlig nämligen statspolisorganisationen som var knuten till länsorganisationen och i huvudsak fanns i residensstäderna. Hur polisverksamheten var organiserad berodde framför allt på om det var fråga om större eller mindre orter.

I och med förstatligandet skapades en statlig polisverksamhet uppdelad på 119 lokala polisdistrikt, en regional organisation byggd på länsindelningen och en centralmyndighet, Rikspolisstyrelsen.

I den nybildade Rikspolisstyrelsens uppgifter ingick bl.a. att se till att alla delar av polisverksamheten fick samma utrustning. Ett viktigt led i det arbetet var att skapa en enhetlig fordonspark. Under åren närmast efter förstatligandet utrustades således successivt alla polisdistrikt med samma typer av utryckningsfordon. Det satsades också betydande belopp på att förnya den polisiära fordonsparken.

Polisväsendet genomgick under de följande decennierna en rad omorganisationer, där bl.a. den regionala nivån togs bort och de lokala myndigheterna gavs en utökad frihet att själva bestämma över vilken utrustning de ansåg sig behöva. Rikspolisstyrelsen ansvarade dock alltjämt för att utrustningen var enhetlig, för utveckling av materiel och utrustning och för central upphandling av dyrare utrustning som exempelvis fordon.

Genom åren har polisens fordonspark förändrats i olika avseenden, från äldre bilar som till det yttre inte i någon större utsträckning skilde sig från andra motsvarande fordon, till i dag då utryckningsfordonen är tydligt utmärkta på ett sådant sätt att de lätt ska kunna urskiljas som polisfordon inte bara på dagtid utan även nattetid eller vid dålig sikt. Fram till år 1984 var fordonsparken lackerad i svart/vitt med ordet "polis" i vita markeringar på bl.a. dörarna. År 1984 till år 1989 var grundfärgen på polisens utryckningsfordon vit med blåa, gula och svarta markeringar och ordet "polis" i blått. Polisens vapen fanns också på fordonen. Från år 1989 var fordonens grundfärg vit med blåa markeringar i nyanser som växlade något under årens lopp, ordet "polis" i blått och polisens vapen. Då tillkom även andra markeringar som organisatorisk tillhörighet och anropsnummer. Från och med år 2005 är grundfärgen på fordonen alltjämt vit, med blåa reflekterande markeringar, ordet "polis" i blått och polisens vapen, men det har tillkommit gula reflekterande markeringar.

Numera lackeras inte fordonen om för polisens bruk. De förses i stället med påklitrade dekaler och andra markeringar. Därmed kan kännetecknen för ett utryckningsfordon lätt avläsnas när fordonet inte längre används av Polismyndigheten. Samtidigt innebär det nya sättet att märka ut polisfordon att det är enkelt och billigt

för vem som helst att skaffa den utrustning som behövs för att skapa vad som ser ut som ett polisfordon, eftersom exempelvis reflexmaterialet och bokstäverna som används för Polismyndighetens utryckningsfordon kan köpas på den öppna marknaden.

4.3.2 Nutida polisfordon

Efter omorganisationen av polisen den 1 januari 2015 finns det bara två polismyndigheter i Sverige, Polismyndigheten och Säkerhetspolisen. Båda har särskilt utrustade fordon, men det är framför allt Polismyndighetens fordon som är av intresse i detta sammanhang.

Inom Polismyndigheten ansvarar en särskild enhet, polistekniksektionen, för frågor som rör polisens utrustning. Det inkluderar även fordonsparken. Sektionen fastställer vilka krav som ställs på ett polisfordon, hur det ska vara utrustat och på vilket sätt fordonet ska utmärkas som polisfordon. Sektionen gör också en central upphandling av fordon. Varje enhet inom myndigheten med eget budgetansvar avgör sedan självständigt hur många fordon och vilka typer av fordon som ska köpas in, inom ramen för det centrala upphandlingsavtalet.

Eftersom vissa typer av fordon används mera sällan består Polismyndighetens fordonspark i dag både av fordon med den märkning som gäller från år 2005 och enstaka äldre fordon som är utrustade och märkta enligt Rikspolisstyrelsens tidigare riktlinjer. Det finns dock inga fordon med det utseende som gällde fram till år 1989 i bruk.

Utryckningsfordon av olika slag väcker allmänhetens intresse. Det finns exempelvis en förening, Svensk utryckningsfordonsförening, som enligt sin hemsida har som främsta målsättning att på olika sätt informera både yrkesmässiga användare och andra intressenter om utryckningsfordon dels på hemsidan, dels i medlemstidningen Utryckning. Föreningen publicerar bilder på olika typer av utryckningsfordon, bl.a. polisfordon.

4.3.3 Utrangerade polisfordon

Under årens lopp har polisen av naturliga skäl successivt uttrangerat delar av sin fordonspark, antingen genom skrotning (t.ex. när for-

donet skadats allvarligt i trafiken) eller genom försäljning. Innan ett polisfordon säljs är utgångspunkten att all polisiär utrustning ska tas bort, tillsammans med allt annat som markerar att det är fråga om ett polisfordon. Det har dock inte funnits några bindande föreskrifter om detta. Enligt uppgift har det förekommit att polisfordon har sålts utan att den nödvändiga avrustningen av dessa har genomförts.

Tidigare polisfordon kan alltså köpas av allmänheten, men fordonen bör då inte längre ha de attribut som ett av Polismyndighetens utryckningsfordon normalt har.

4.4 Fordon som kan förväxlas med polisfordon

4.4.1 Museifordon

Polisens verksamhet är av den arten att allmänheten har ett stort intresse av både att följa den i nutid och att ta del av hur den har fungerat tidigare. En viktig del i polisverksamhetens historiska utveckling är hur polisens utrustning, bl.a. dess tillgång till fordon, har förändrats över tid. Det finns ett stort antal fordonsmuseer i Sverige. De flesta specialiserar sig på annat än polisfordon men har andra typer av utryckningsfordon. Polismuseet är det museum som har flest gamla polisfordon. Enligt uppgift finns det i dag ett trettio-tal tidigare polisfordon från olika tidsperioder på Polismuseet. Det rör sig främst om personbilar och motorcyklar, men även en specialutrustad lastbil. Fordonen är autentiska till både utseende och utrustning. För en närmare beskrivning av äldre polisfordon hänvisas till Arne Spångberg, Fängslande fynd, Polisfordon genom tiderna, Trafik-Nostalgiska förlaget 2008.

4.4.2 Äldre polisfordon som ägs av privata samlare

Motorhistoria är också något som engagerar många privatpersoner, bl.a. att återställa äldre fordon till ursprungligt skick. Intresset riktar sig mot både privatfordon och fordon som har använts i olika typer av verksamhet som t.ex. utryckningsfordon och militära fordon.

Motorhistoriska Riksförbundet företräder den motorfordons-historiska rörelsen. Förbundet engagerar enligt egen uppgift omkring 97 000 medlemmar i 175 klubbar. Förbundet tillhör den internationella paraplyorganisationen Federation International Vehicules Anciens (FIVA).

Förbundet verkar för att motorhistoriskt intressanta äldre fordon används, restaureras och bevaras inför framtiden. När det gäller motorfordon rör det sig framför allt om s.k. veteranfordon, dvs. fordon som är 30 år eller äldre och som därigenom är skattebefriade. Förbundet arbetar bl.a. med bevakning av politiska frågor, kontakter med myndigheter samt rådgivning och information till sina medlemmar beträffande sådana fordon. Förbundet tar också emot och bevarar arkivmaterial som rör äldre fordon, exempelvis gamla fotografier och handlingar. Förbundet tillhandahåller vidare specialförsäkringar för äldre fordon och har i dag omkring 40 000 försäkringstagare.

Det finns alltså privata ägare och privata samlare av tidigare utryckningsfordon, bl.a. polisfordon. Polisfordonshistoriska sällskapet, som är ett nätverk av personer som äger äldre polisfordon, har enligt uppgift ett 80-tal medlemmar. De äger polisfordon som härrör från 1930-talet fram till omkring år 2000.

Totalt bedömer Motorhistoriska Riksförbundet att det finns omkring 1 000 äldre utryckningsfordon, varav de flesta är brandfordon. Förbundet uppskattar att det finns ett hundratal äldre polisfordon. Det är främst bilar och motorcyklar men det förekommer även släpvagnar och båtar som härrör från polisen. Vissa av dessa fordon är i körklart skick medan andra är under restaurering.

Det finns enligt förbundet även samlare utomlands, bl.a. i Norge, Finland och Nederländerna, som äger äldre svenska polisfordon. På motsvarande sätt finns det ett antal polisfordon av utländskt ursprung hos svenska ägare.

De historiska fordonen visas ofta upp i samband med mässor, utställningar och motorhistoriska evenemang. Inte sällan framförs fordonen på allmän väg till och från sådana uppvisningar, eftersom en del av bevarandet av det motorhistoriska kulturarvet går ut på att fordonen ska brukas. Några äldre polismotorcyklar som har restaurerats har varit permanent utställda hos polismyndigheter.

4.4.3 Polisfordon som används vid filminspelningar och inspelning av TV-program

Varje år spelas det i Sverige in filmer, TV-serier och liknande framställningar där polisfordon utgör ett naturligt inslag. Som exempel kan nämnas de filmer och TV-serier som bygger på skildringar av polisverksamhet eller på kriminalromaner. Även vid stillbildsfotografering, t.ex. för modeändamål, används ibland polisfordon som en detalj.

Det finns enligt uppgift för närvarande en handfull företag som yrkesmässigt hyr ut polisfordon till filminspelningar, inspelningar av TV-serier och liknande. Några har bara enstaka fordon, men åtminstone två av företagen har ett flertal fordon. Dessa fordon har ibland köpts direkt från polisen med de yttre kännetecknen, bl.a. larmanordningen, kvar. I andra fall är det fråga om bilar som har utrustats så att de till det yttre liknar polisfordon. Även andra utryckningsfordon, t.ex. ambulanser och brandbilar finns att hyra hos dessa företag. Några bilföretag som har utrustat polisfordon hyr också ut dem till olika slags inspelningar. Det finns inte någon branschorganisation som företräder de som hyr ut polisfordon.

Det enligt uppgift största företaget uppger att man i dag har 13 polisfordon och en ambulans till uthyrning. Verksamheten bedrivs i ett handelsbolag, men enbart som en bisyssla av båda bolagsmännen. Av fordonen har ett den dekor som gällde från mitten till slutet av 1980-talet, fem har blå/vit dekor och sju har den nu aktuella dekoren. Det är framför allt nyare fordon som efterfrågas för inspelningar. Företaget hyr ut till såväl svenska film- och TV-bolag som till utländska bolag som spelar in TV-serier eller filmer i svensk miljö. Fordonen, som uppfyller alla trafikkrav, framförs på allmän väg till och från inspelningsplatserna.

Företaget säger sig inte ha några formella tillstånd, men bedriver verksamheten i nära samförstånd med polisen. När polisen utrangeerar fordon har företaget ibland fått tillfälle att köpa dem, med befintlig dekor och larmanordning kvar. För att larmanordningen inte ska fungera har man fått göra förändringar så att den inte utan vidare kan kopplas in under färd. Larmanordningarna är också övertäckta med ett specialsytt kapell när fordonen körs till och från inspelningsplatserna, vilket bolagsmännen själva gör. Man täcker då också över ordet "polisen" på dörrarna och motorhuven och poli-

sens vapen. Däremot kan andra trafikanter se de reflekterande fälten, som är identiska med de som finns på polisfordon.

På inspelningsplatsen ansvarar produktionsbolaget för att det finns de tillstånd som krävs för inspelningen. När fordonen används för inspelning täcker man av larmanordningen, texten på motorhuven och sidodörrarna och polisens vapen. Normalt är inspelningsplatsen, t.ex. en gatstump i en stad eller några hundra meter vägsträcka, avlyst genom avspärningar och trafikvakter när inspelningen pågår. Det förekommer dock att man måste färdas en kort sträcka i trafiken, t.ex. att åka runt ett kvarter, för att komma tillbaka till inspelningsplatsen, om tagningen måste göras om. Vid sådana korta körsträckor täcker man inte över kännetecknen på fordonet, eftersom det omedelbart efteråt ska användas på nytt för inspelning.

Polismuseet hyr också ut tidigare polisfordon till bl.a. filminspelningar. Dessa fordon uppfyller kraven för att få föras på allmän väg. Någon från museet kör enligt uppgift bilen eller motorcykeln till inspelningsplatsen och övervakar användningen av fordonet där.

Även polismyndigheter har enligt uppgift genom åren vid enskilda tillfällen ställt polisfordon och personal till förfogande för att användas vid TV- eller filminspelningar. Skälet till det kan t.ex. vara att inspelningen kräver exteriörbilder där ett polisfordon passerar en viss plats eller parkeras utanför en viss byggnad. Om polisen då av säkerhetsskäl eller med hänsyn till trafiksäkerheten vill undvika att ett fordon som ser ut som ett polisfordon ska finnas på den platsen bistår man ibland med att låta ett av sina fordon filmas.

Privata samlare hyr också ut sina fordon för filminspelningar och liknande. Om ett fordon behöver disponeras under en längre tid för en filminspelning, kanske i flera veckor, är det framför allt professionella uthyrare och privata samlare som kan ställa fordon till förfogande.

4.4.4 Andra fordon som kan förväxlas med polisfordon

Fordon som bilföretag vill marknadsföra

Bilföretag kan ha ett intresse av att ta fram fordon som de hoppas att Polismyndigheten så småningom ska köpa in. Som exempel kan nämnas att ett större bilföretag försåg en småbil med alla yttre

attribut som en polisbil har (inkluderande polisens vapen) och visade upp den under Almedalsveckan. Syftet var att beslutsfattare skulle uppmärksammas på att även små, miljövänliga fordon skulle kunna användas i polisverksamheten i framtiden.

Ett annat bilföretag utrustade på eget initiativ en personbil så att den motsvarade ett polisfordon och lånade ut fordonet till flera polismyndigheter för att de skulle kunna testa hur den fungerade i operativ verksamhet. Bilen, som bl.a. hade larmbåge och polisens vapen, fördes på allmän väg av företagets anställda mellan de myndigheter som provade den.

Fordon av detta slag, som ibland kallas sponsorfordon, hyrs också ut till inspelningar av olika slag.

Fordon som brukas av privatpersoner

Tidigare har nämnts att privatpersoner kan äga och bruka sådana polisfordon som inte längre används i polisverksamheten, t.ex. äldre polisfordon som är lackerade i svart/vitt. Det förekommer emellertid också att privatpersoner skaffar utrangerade polisfordon av modernt slag och återställer dem till det skick som de var innan polisen beslöt att ta dem ur bruk. I några fall har av allt att döma tidigare polisfordon sålts utan att all utrustning och andra yttre attribut tagits bort.

Det finns också exempel på att andra fordon än sådana som tidigare brukats av Polismyndigheten förses med samma yttre attribut som normalt finns på Polismyndighetens uttryckningsfordon. Det är framför allt bland dessa två kategorier av fordon – försålda tidigare polisfordon som på nytt utrustats med polisiära attribut och fordon som utrustats för att efterlika polisfordon – som man finner de ”falska polisbilar” som uppdraget tar sikte på.

Är ett fordon, som ägs av någon annan än Polismyndigheten, Säkerhetspolisen eller annan myndighet som har rätt att använda uttryckningsfordon utrustat med larmbåge eller annan larmanordning som fungerar och fordonet används på väg, kan det utgöra en förseelse mot fordonsförordningen. Däremot finns det i dag inget allmänt förbud mot att någon för privat bruk använder Polismyndighetens eller Säkerhetspolisens vapen eller förser ett fordon med

andra kännetecken som används på Polismyndighetens utryckningsfordon.

5 Kartläggning av problemet

5.1 Täcker nuvarande lagstiftning användning av fordon som kan förväxlas med polisfordon?

5.1.1 Föregivande av allmän ställning

Frågan om användning av ett fordon som getts ett sådant utseende att det kunde förväxlas med ett av Polismyndighetens utryckningsfordon kunde bestraffas som föregivande av allmän ställning prövades av Svea Hovrätt i en dom den 20 mars 2012 (B 10663-11).

Åtalet avsåg föregivande av allmän ställning. Gärningen bestod i att den tilltalade obehörigen hade utgett sig för att utöva myndighet genom att vid två olika tillfällen framföra ett fordon som liknat en polisbil. Fordonet var lackerat i blått och vitt. Det hade dekaler som liknade polisens och hade enligt åtalet i det ena fallet dessutom ett signalhorn med en sirenliknande ton och i det andra fallet en extra backspegel, tre antenner och en larmbåge (blåljusramp) på taket.

Den tilltalade erkände att han fört fordonet vid de påstådda tillfällena, men bestred att förfarandet var brottsligt. Två polismän vittnade om vad som förekommit i samband med att den tilltalade förde fordonet och vidare återopades fotografier av fordonet. Södertörns tingsrätt konstaterade att den tilltalade hade fört ett fordon som till utseende och utrustning liknade en polisbil, men att det inte var tillräckligt för att gärningen skulle falla under bestämmelsen om föregivande av allmän ställning. Åtalet ogillades.

Åklagaren överklagade till Svea Hovrätt, där målet avgjordes utan huvudförhandling.

Hovrätten framhöll att straffbestämmelsen om föregivande av allmän ställning tar sikte på dels den som obehörigen utger sig för att utöva myndighet, dels den som genom att bära uniform, märke eller annat tjänstetecken ger sken av att inneha viss befattning.

Åtalet avsåg det förstnämnda. Hovrätten konstaterade att med myndighetsutövning avses beslut eller åtgärder som ytterst är uttryck för samhällets maktbefogenheter och som kommer till stånd och får rättsverkningar för eller mot enskilda i kraft av offentlig-rättsliga regler. Myndighetsutövning avser alltså inte en myndighets verksamhet i allmänhet utan enbart utövningen av offentliga maktbefogenheter. Hovrätten fann att polisens patrullering i trafiken inte i sig har någon rättsverkan mot enskilda och därmed inte innefattar myndighetsutövning. Den tilltalade hade således inte obehörigen utgett sig för att utöva myndighet enbart genom att framföra ett fordon som liknade en polisbil. Hovrätten fastställde tingsrättens frikännande dom.

5.1.2 Trafikregler

Att framföra ett fordon som är utrustat med en fungerande larmbåge, eller annan larmanordning som används på utryckningsfordon, strider mot föreskrifter som meddelats med stöd av fordonsförordningen (se avsnitt 3.3 och 4.2). Straffet är penningböter. Det faller utanför det straffbara området att föra ett fordon som är försett med en icke fungerande larmanordning eller något som är byggt för att efterlikna en sådan anordning, dvs. som utgör en attrapp.

Att använda en sådan larmanordning i syfte att påkalla fri väg, spärra av en vägsträcka eller vidta någon annan åtgärd som utgör ett led i myndighetsutövning kan medföra straffansvar för föregivande av allmän ställning.

5.2 Få brottsanmälningar

Rikspolisstyrelsen har spridit information om rättsfallet från Svea Hovrätt och de praktiska konsekvenserna av det till framför allt trafikpolisens enheter. Mot bakgrund av att rättsfallet numera är välkänt upprättas det sällan någon brottsanmälan när en polisman påträffar ett fordon som kan förväxlas med ett polisfordon, om inte föraren gör sig skyldig till något annat brott. I den mån det upprättas anmälningar om enbart framförande av ett fordon som kan förväxlas med ett polisfordon läggs utredningen som regel ner

ganska snabbt. Det finns därför ingen möjlighet att med hjälp av brottsstatistiken kartlägga i hur stor omfattning det förekommer fordon som kan förväxlas med polisfordon och hur de i så fall används.

5.3 Förfrågan till alla polisområden

För att få underlag för att kunna bedöma i vilken omfattning det faktiskt förekommer att fordon som är utrustade så att de kan förväxlas med Polismyndighetens utryckningsfordon eller andra utryckningsfordon, och om det uppfattas som ett problem i polisverksamheten att det finns sådana fordon, ombads cheferna för landets samtliga polisområden att besvara ett antal frågor. De frågor som ställdes var följande.

1. Har det funnits exempel inom Ert område på att någon har använt ett fordon med polisbeteckningar?
2. Hur har händelsen eller händelserna hanterats?
3. Känner Ni till något motsvarande fall där någon har använt ett annat utryckningsfordon?
4. Anser Ni att den nuvarande lagstiftningen när det gäller skyddet mot att använda fordon som liknar utryckningsfordon är otillräcklig och i så fall i vilket avseende?
5. Är det någon annan information som Ni anser viktig för uppdraget?

5.4 Svaren på förfrågan

Polismyndigheten är i dag indelad i sju polisregioner och 27 polisområden. Svar på förfrågan inkom från samtliga polisregioner och flertalet polisområden. Eftersom svaren i vissa fall avsåg ett visst polisområde och i andra fall en hel polisregion redovisas här alla svaren regionvis.

I detta avsnitt redovisas endast de uppgifter i förfrågan som avsåg historiska uppgifter, medan synpunkter på den nuvarande lagstiftningen och behovet av ändringar i den redovisas i kapitel 6.

5.5 Förekomsten av förväxlingsbara fordon

5.5.1 Fordon som efterliknar polisfordon

Polisregion Nord

I polisområde Jämtland upptäcktes år 2008 ett polismålat fordon. Föraren av fordonet dömdes för föregivande av allmän ställning för att han uppvisat en egenhändigt tillverkad polislegitimation.

Polisområde Västernorrland uppgav att det under senare funnits exempel på fordon som haft lackering som varit snarlikt ett polisfordons och som också haft något som kunnat misstas för rotationsljus. Fordonen har dock inte haft några polisbeteckningar.

I polisområde Västerbotten finns det tre polisfordon av äldre modell (svart/vit-målade) som sällan används och enligt myndigheten inte utgör något problem. Vidare finns det en motorcykel, som tidigare har ägts av polisen, som alltjämt har polisbeteckningar och som – enligt filmer på Youtube – har setts köra på allmänna vägar.

Polisregion Bergslagen

Inom region Bergslagen har det under den senaste treårsperioden observerats sex fordon – varav två fortfarande används – som lätt kan förväxlas med polisfordon. De två fordonen som är aktuella har båda försetts med polisens vapen, ordet ”polis” på motorhuv och dörrar samt ett nummer som motsvarar ett anropsnummer. Regionen uppger att ägarna, som oftast också är förare, är helt öppna med att de inte själva är polismän och att de följer lagstiftningen vad gäller fordonen och trafikbeteende. Fordonen framförs bl.a. i stadsmiljö i samband med krogstängning i syfte att väcka uppmärksamhet.

Polisregion Stockholm

Från polisområde Nord finns uppgift om tre olika fordon som kunnat förväxlas med polisfordon. I ett fall från år 2012, som avsåg en bil som såg ut som ett polisfordon och som även hade ett rotationsljus, dömdes föraren för föregivande av allmän ställning. Han hade stoppat en kvinna, utgett sig för att vara polisman och erbj-

dit henne att slippa böter om hon accepterade att gå på dejt med honom (Svea hovrätts dom den 9 oktober 2012).

Det andra fordonet hade alla yttre kännetecken som ett polisfordon har, inklusive larmbåge, men inte den nyaste modellen av reflexer. Det tredje fordonet uppmärksammades därför att allmänheten hade börjat ringa till massmedia om en ny bilmodell som polisen skulle ha skaffat. I det fallet fanns ordet ”polis” på dörrarna och något som kunde uppfattas som ett anropsnummer men inte polisens vapen.

Polisregion Mitt

Från polisområde Västmanland rapporteras att det funnits flera fordon som efterliknat polisens utryckningsfordon men att dessa har använts för reklamändamål eller för att verka avskräckande. Ett exempel på det sistnämnda är ett fordon som står uppställt utanför ett hotell med restaurang. Det finns också ett företag som har polisfordon som hyrs ut till filminspelningar. Vid den årliga bilträffen Power Meet är det vanligt att gamla amerikanska polisbilar och andra utryckningsfordon visas upp.

I polisområde Uppsala känner man inte till något fordon som har kunnat eller kan förväxlas med ett polisfordon.

Polisregion Väst

I Västra Götalands län finns det för närvarande tre fordon som lätt kan förväxlas med polisfordon. Ett är en sportbil av ett märke som Polismyndigheten inte har i sin bilpark men som har utrustats så att den ser ut som ett polisfordon med polisens vapen, ordet ”polis” på dörrarna och motorhuven och vad som kan uppfattas som ett anropsnummer. Den har dock ingen larmbåge. Ett av de andra fordonen har alla de kännetecken som ett polisfordon har, inkluderande larmbåge. Det tredje fordonet är lackerat i svart/vitt och har bl.a. ordet ”polis” på dörrarna, vad som kan uppfattas som en larmbåge samt ett anropsnummer. Samtidigt har fordonet texten ”Pilsner” väl synlig i bakrutan och texten ”Partypatrullen” på sidan.

Några fordon som kan förväxlas med Polismyndighetens utryckningsfordon har såvitt känt inte funnits i Hallands län.

Polisregion Öst

I polisområde Södermanland har det funnits två fordon som hade samma färgsättning som ett polisfordon, texten ”polis” på dörrarna, motorhuvun och bakluckan och texten ”Södermanlands län” samt polisens vapen. Fordonen hade även larmbåge. Föraren misstänktes för föregivande av allmän ställning och fordonen togs i beslag men anmälningarna avskrevs så småningom. Föraren filmade alla tillfällen då han kontrollerades av polisen och lade ut filmerna på Youtube. Av bildmaterialet framgår att han hade rört sig i Sörmlands, Västmanlands, Östergötlands och Västra Götalands län.

Från polisområde Östergötland finns iakttagelser beträffande nyssnämnda fordon. Där rapporteras även om ytterligare något fall där ett fordon med polisbeteckning har varit synligt eller kontrollerats, men inga närmare detaljer anges.

I polisområde Jönköping känner man inte till något fordon som kan förväxlas med ett polisfordon, utöver det fordon som har rapporterats från Södermanlands län. Det har observerats även i Jönköpings län.

Polisregion Syd

Från Nordvästra Skåne rapporteras två fall under det senaste året. Det ena avsåg ett äldre fordon som var målat som ett polisfordon, hade ordet ”polis” på sidodörrarna och var utrustat med vad som kunde uppfattas som en larmbåge. Det andra fallet rör ett fordon som observerades av en tulltjänsteman när föraren med hjälp av blåljus både påkallade fri väg och försökte stanna andra fordon, bl.a. Tullverkets. Fordonet eftersöktes men påträffades inte då. Påföljande dag påträffades fordonet hemma hos ägaren. Vid kontroll konstaterades att fordonet hade fast monterade blåljus i vindrutans fram och i grillen, på sidorna vid blinkers och i bakrutans. Blåljusen manövrerades från mittkonsollen i fordonet och var fullt fungerande. Polismännen bedömde att man inte kunde se någon egentlig skillnad mellan det aktuella fordonet och en civil polisbil med påslagna blåljus. Förundersökning om föregivande av allmän ställning pågår.

I Kalmar län stoppade polisen vid ett tillfälle ett fordon som till det yttre såg ut som ett polisfordon och var försett med en larm-

båge. En anmälan om föregivande av allmän ställning gjordes, men förundersökningen lades ned av åklagare.

Från Blekinge län rapporteras att det finns ett fordon som till det yttre ser ut som ett polisfordon. Det har också en ljusbåge som på avstånd skulle kunna förväxlas med en larmbåge. Dessutom finns det två äldre fordon, som dock är så gamla att de inte kan förväxlas med polisfordon som är i bruk.

Några fordon som kan förväxlas med polisfordon har inte rapporterats från Kristianstads lokalpolisområde. Där har dock tidigare funnits en importerad polisbil från USA med beteckningen Highway Patrol.

Inte heller i Kronobergs län har det förekommit något fordon som har kunnat eller kan förväxlas med ett polisfordon.

5.5.2 Fordon som efterliknar andra utryckningsfordon

Polismyndigheten har – med ett undantag – inte gett något exempel på att andra utryckningsfordon än polisbilar har efterliknats. Undantaget rörde en tidigare ambulans som hade sålts till en privatperson trots att vissa kännetecken fanns kvar på fordonet. När ägaren kontaktades av polisen ändrade han utseendet på fordonet så att det inte längre fanns någon förväxlingsrisk.

Ett fall där en person hade monterat Securitas dekaler samt ljus och ljudanordning på sitt fordon har också rapporterats.

5.6 Förfrågningar till Tullverket och Kustbevakningen

På förfrågan uppgav företrädare för både Tullverket och Kustbevakningen att man inte känner till något exempel på att någon har försökt efterlikna deras utryckningsfordon.

5.7 Uppgifter i media

I nyhetsmedia och på sociala medier finns det också uppgifter om och bilder på fordon som utrustats för att efterlika Polismyndig-

hetens utryckningsfordon. I de flesta fall rör det sig om samma fordon som nämns i svaren från polisregionerna.

Det finns även exempel på hur privatpersoner har försett fordon med färgsättning och reflexer som efterliknar de som används på Polismyndighetens utryckningsfordon, men som samtidigt har utmärkt fordonen så att det vid närmare påseende är uppenbart att det inte är ett polisfordon. Ett exempel är en person som har en firmabil, som har samma färgsättning och likartade markeringar som ett av Polismyndighetens utryckningsfordon, men där texten på motorhuven och sidodörrarna i stället är Patrik Mattisson Trädgårdsentreprenad AB. Ett annat exempel är ett fordon som är lackerat i ljusgrönt/vitt efter mönster av de äldre svart/vita polisfordonen och som har texten ”snuten” på dörrarna.

6 Synpunkter på behovet av ändrad lagstiftning

6.1 Synpunkter från Polismyndigheten

I enkäten till Polismyndigheten fanns även en fråga om vad man anser om den nuvarande lagstiftningen när det gäller skyddet mot att använda fordon som liknar utryckningsfordon; om den är otillräcklig och i så fall i vilket avseende. Synpunkter har lämnats även av enheter inom Polismyndigheten som inte själva har någon erfarenhet av fordon som kan förväxlas med polisfordon.

Ett vanligt svar är att det borde vara förbehållet polisen att använda kännetecken som gör att ett fordon kan uppfattas som ett polisfordon. Några polisområden menar dock att problemet inte är så stort att det krävs några författningsändringar.

Flera framhåller att det är viktigt för allmänhetens förtroende för polisverksamheten att det inte förekommer fordon som kan förväxlas med polisfordon. Allmänheten ska kunna lita på att det som förefaller vara ett polisfordon också är det. Att den som framför något som uppfattas som ett polisfordon beter sig olämpligt i trafiken, eller stannar eller parkerar på ett olämpligt sätt, får allmänheten att reagera i tron att det är företrädare för polisen som gör detta. Ett fall där en person dömdes för föregivande av allmän ställning kan illustrera detta. En man som hade ett fordon som kunde förväxlas med ett polisfordon stannade åtminstone en kvinna och erbjöd henne att få slippa böter under förutsättning att hon var beredd att gå på date med honom. Kvinnan tog enligt uppgift mycket illa vid sig av händelsen. Ett annat exempel som har nämnts är att ett fordon som utrustats så att det kan förväxlas med Polismyndighetens utryckningsfordon passerade platsen för en trafikolycka utan att stanna, vilket allmänheten reagerade på.

Några företrädare för Polismyndigheten påpekar att det även är säkerhetsfråga att det inte förekommer fordon som kan förväxlas med polisfordon, eftersom den som påkallar hjälp av polisen inte kan få det om det är en privatperson som använder något som verkar vara ett polisfordon. Det finns en risk att andra polispatruller eller företrädare för andra myndigheter som kallas till en plats där det finns ett sådant fordon noterar det och tror att polisen finns där. Nödvändig hjälp kan därigenom fördröjas och polisingripanden kanske inte kommer till stånd.

Några påpekar att den som framför ett fordon som kan förväxlas med ett polisfordon också själv kan utsätta sig för risker som han eller hon inte kan bemästra. Som exempel nämns att ett sådant fordon av en slump passerar platsen för ett allvarligt brott, t.ex. ett bankrån, eller möter någon som är på flykt från en brottsplats och då misstas för att vara företrädare för Polismyndigheten. I ett sådant fall finns det en uppenbar risk att den som begått brottet kan utsätta föraren – av det som verkar vara ett polisfordon – för våld eller annan allvarlig fara.

6.2 Synpunkter från andra

6.2.1 Motorhistoriska Riksförbundet

Motorhistoriska Riksförbundet, som organiserar klubbar och personer som ägnar sig åt att restaurera och bevara äldre fordon (se avsnitt 4.42), har förståelse för de problem som fordon som kan förväxlas med Polismyndighetens utryckningsfordon kan ge upphov till. Förbundet får ibland förfrågningar från personer som vill utrusta fordon så att de efterliknar polisfordon som alltså är i bruk. Frågorna kan t.ex. gälla vad som gäller för utrustning på fordon enligt gällande lagstiftning. Förbundet uppskattar att det rör sig om mellan 10 och 15 personer i hela landet som har sådana önskemål. Man strävar efter att få personer som till varje pris vill äga en polisbil av nyare modell att skaffa sig en utländsk sådan i stället för en svensk, eftersom man då eliminerar risken för missförstånd och förväxling.

Förbundet oroar sig emellertid för att det missbruk av polisens kännetecken som ett fåtal personer gör sig skyldiga till ska leda till negativa effekter för förbundets medlemmar. Förbundet framhåller

vikten av att man inte försvårar för ägare av äldre fordon att kunna inte bara restaurera och utrusta dessa i ursprungligt skick utan även bruka dem, eftersom det är en viktig del i kulturarvet att allmänheten får se även äldre fordon i trafik. Förbundets medlemmar är väl medvetna om den uppmärksamhet även äldre polisfordon kan väcka. Fordonen används i liten utsträckning på allmän väg, men det är naturligt att fordonen är i trafik när de färdas till och från mässor och liknande. Fordonen uppfyller de krav som trafiklagstiftningen ställer på utrustning m.m.

6.2.2 Andra synpunkter som rör äldre fordon

Företrädare för Polismuseet har framhållit att det är viktigt att deras verksamhet inte påverkas negativt av eventuell ny lagstiftning. Det gäller både deras möjlighet att visa upp äldre polisfordon och att hyra ut autentiska sådana fordon exempelvis till filminspelningar.

Även företrädare för allmänheten har hört av sig och framhållit att en ny lagstiftning inte bör inkräkta på möjligheterna att restaurera och använda äldre polisfordon.

6.2.3 Uthyrare av fordon för filminspelningar m.m.

Det enligt uppgift största företaget bland de som hyr ut fordon som är utrustade som polisfordon till bl.a. filminspelningar har vid kontakt lämnat bl.a. följande synpunkter.

Man har stor förståelse för problemet med att privatpersoner utrustar fordon så att de kan förväxlas med Polismyndighetens utryckningsfordon. De som utrustar sådana fordon kan utsätta både sig själv och andra för risker. Samtidigt framhåller man att det är viktigt att eventuell ny lagstiftning inte hindrar den seriösa verksamhet med uthyrning för filminspelningar och liknande som bedrivs i dag.

Man framhåller att ett eventuellt förbud att inneha förväxlingsbara fordon inte bör knytas till vilken typ av polisiär dekor som fordonet är utrustad med, eftersom det kan ge utrymme för att kringgå lagstiftningen.

Om man ska göra generellt undantag för äldre fordon, t.ex. fordon som är 30 år eller äldre, så bör det utformas så att det inte blir möjligt att kringgå. Det kan göras t.ex. genom att det ställs krav på att fordonet ska ha tidstypiskt utseende.

En lösning skulle kunna vara att förbjuda att fordon med polisiärt utseende förs på allmän väg, om inte fordonet har fått särskild dispens. En sådan dispens skulle kunna ges av Transportstyrelsen och knytas till den som äger fordonet. Den som söker dispens bör kunna visa bilder på fordonet och redovisa för vilka syften man ansöker om dispens. Dispens bör endast kunna ges till den som bedriver seriös uthyrningsverksamhet eller som kan antas använda fordonen för att bevara motorhistoriska värden.

Man förordar också att sådana fordon som har fått dispens inte får föras på allmän väg om inte orden ”polis”, polisens vapen och larmanordningen på fordonen är övertäckta. Det kan vara ett villkor vid dispensen. Det bör endast vara vid inspelning som den polisiära dekoren får avtäckas. Dispensen för ett fordon bör kunna återkallas vid missbruk eller om villkor för användningen åsidosätts, dock först efter att fordonsägaren fått yttra sig.

7 Överväganden

7.1 Slutsatser av kartläggningen och inkomna synpunkter

Bedömning: Det är främst fordon som i dag utrustas så att de kan förväxlas med Polismyndighetens utryckningsfordon som skapar osäkerhet hos allmänheten. Antalet sådana fordon som är i bruk förefaller vara litet.

Skälen för bedömningen

Vilka typer av fordon efterliknas?

Det är en medveten strävan från polisens sida att Polismyndighetens fordon, genom användning av polisens vapen, färgsättning och reflexmaterial m.m. ska vara lätta att känna igen. Att fordonen är väl synliga anses bidra till att öka tryggheten i samhället, genom att det tydliggör polisens närvaro. Att polisfordonen är lätta att känna igen underlättar också vid de tillfällen där polisen behöver påkalla fri väg, spärra av vägar, utföra trafikkontroller eller vidta några andra åtgärder som berör allmänheten. Vidare brukar närvaron av polisfordon påverka trafikbeteendet positivt, genom att de flesta sänker hastigheten och även i övrigt helhjärtat anstränger sig att följa trafikreglerna när de ser ett polisfordon. Mot den bakgrunden framstår det som angeläget att de kännetecken som i dag används, särskilt på Polismyndighetens utryckningsfordon, inte missbrukas.

Av uppgifterna från Polismyndigheten och övrig information som inhämtats under utredningen framgår att det totalt i hela landet under de senaste åren har rört sig om drygt ett dussin fordon som har varit i trafik och som varit utrustade så att de kan förväxlas

med polisens fordon. På bl.a. sociala medier bevakas frågor som rör uttryckningsfordon flitigt. Där förekommer en rad uppgifter om sådana fordon, men det rör sig i de allra flesta fall om samma fordon som Polismyndigheten har lämnat uppgift om. Exakt hur många av dessa fordon som alltså är i bruk är svårt att säga, men i dag rör det sig grovt räknat om kanske hälften av de rapporterade fordonen. Även om det kan finnas ett mörkertal är det således inte troligt att det i dag finns något större antal fordon i bruk som kan komma att förväxlas med de polisfordon som Polismyndigheten använder i dag.

Utöver de fordon som nyss nämnts finns det några fordon som vid ett första påseende skulle kunna förväxlas med polisfordon, men som vid en närmare anblick inte kan misstas för att vara ett fordon som polisen använder. Det kan antingen bero på att det av texten på fordonet direkt framgår att det inte är ett polisfordon, t.ex. en firmabil som har samma färger och reflextyp som ett polisfordon, eller fordon som är identiska med eller efterliknar polisfordon som varit i bruk tidigare.

Av Polismyndighetens uppgifter framgår också att man endast känner till något enstaka fall där det funnits risk för förväxling med någon annan typ av uttryckningsfordon (i det fallet var det fråga om en tidigare ambulans som hade kvar vissa kännetecken efter försäljning).

Vid förfrågan till Kustbevakningen och Tullverket har inhämtats att ingen av myndigheterna känner till något fall där myndighetens uttryckningsfordon har efterliknats. De har alltså bekräftat den bild som Polismyndigheten har gett i detta avseende.

Det förefaller alltså som om problemet med att uttryckningsfordon efterliknas enbart avser Polismyndighetens fordon och att antalet förväxlingsbara fordon som är i bruk är litet. Det kan samtidigt konstateras att det efter Svea Hovrätts dom år 2012 har kommit allt fler förfrågningar till bl.a. polisen om det är tillåtet att äga och utrusta en "egen polisbil". Även Patent- och registreringsverkets enhet som hanterar frågor om tillstånd att använda statsvapen och statsemblem har noterat att man numera får förfrågningar om vad som gäller beträffande polisfordon. På sociala medier finns det också i dag en rad tips om hur man kan utrusta fordon som polisfordon utan att riskera straffansvar. Problemet med förväxlingsbara fordon kan därmed inte avfärdas med att det hittills bara

varit fråga om ett fåtal fall. Det måste i stället ses med utgångspunkt i behovet av att skydda en central samhällsfunktion.

Risken för förväxling

Hur stor risken är för att ett fordon som av en privatperson har utrustats så att det efterliknar ett av Polismyndighetens utryckningsfordon faktiskt kan förväxlas med ett sådant varierar naturligtvis beroende på fordonets utseende.

När det gäller vissa av de fordon som enligt Polismyndighetens redovisning alltjämt används har ägaren vinnlagt sig om att fordonet i största möjliga utsträckning ska likna ett polisfordon genom att förse det med polisens vapen, ordet ”polis” placerat på samma plats på fordonet som på ett av Polismyndighetens utryckningsfordon och en siffermarkering som ger sken av att fordonet tillhör en viss enhet inom myndigheten. I några fall har fordonet också försatts med en larmbåge, eller något som vid en ytlig granskning kan uppfattas som en larmbåge.

I ett fall – där fordonet tidigare knappast kunde förväxlas med ett äkta polisfordon på grund av att det i stället för ”polis” stod ”aina” (ett slanguttryck för polisen) på motorhuven och sidodörarna – ändrade ägaren texten till ”polis”. Det gjordes efter att han hade fått besked av dåvarande Rikspolisstyrelsen att det inte var straffbart att efterlikna Polismyndighetens utryckningsfordon. Fordonet blev då en välliknande kopia.

Motorhistoriska entusiaster och fordonsmuseer som visar äldre fordon lägger stor vikt vid fordonens autenticitet, dvs. de strävar att i så stor utsträckning som möjligt återskapa fordonets tidstypiska utseende och utrustning i övrigt. Det skulle i och för sig kunna tala för att det finns en förväxlingsrisk. Redan vid en första anblick kan dock de flesta se att det i dessa fall rör sig om äldre fordon som inte längre används i polisverksamheten. Det rör sig nämligen huvudsakligen om fordon som är lackerade i svart/vitt, dvs. fordon med det utseende som gällde före år 1985. Risken för att sådana äldre fordon ska förväxlas med den fordonspark som i dag används av Polismyndigheten får anses vara närmast utesluten.

Förväxlingsrisken får också anses vara låg för fordon som har ett sådant utseende så att det omedelbart framgår att det inte är ett

polisfordon, t.ex. om fordonet är lackat i färger som inte förbinds med polisfordon eller om fordonet färgmässigt liknar ett polisfordon men det genom text eller på annat sätt tydligt framgår att det inte är fråga om ett sådant fordon.

7.2 Finns det behov av stärkt skydd för polisens kännetecken?

Bedömning: Utvecklingen att fler utrustar eller överväger att utrusta sina fordon så att de kan förväxlas med Polismyndighetens utryckningsfordon är olycklig. Det finns därför skäl att skapa ett starkare skydd för kännetecken som används på polisens fordon.

Skälen för bedömningen

Behövs det särskilda regler för att värna polisens verksamhet?

Polisen fyller en mycket viktig roll i samhället. Flertalet av polisens uppgifter förutsätter en god kontakt med allmänheten. Polisen är också i många avseenden beroende av allmänhetens hjälp för att exempelvis förebygga och utreda brott. Det är därför viktigt att allmänheten hyser tilltro till polisens arbete och att verksamheten bedrivs på ett sätt som inte undergräver den tilltron. Förekomsten av vad som uppfattas som polisfordon, men som är privata fordon som är utrustade för att likna Polismyndighetens utryckningsfordon, kan påverka relationen mellan Polismyndigheten och allmänheten i negativ riktning. Företrädare för Polismyndigheten har framhållit att ibland när allmänheten har hört av sig för att klaga på polisens uppträdande har det i efterhand visat sig att det man har iakttagit har varit en ”falsk” polisbil.

Enligt företrädare för Polismyndigheten verkar det finnas två kategorier av personer som utrustar sina fordon så att de kan förväxlas med Polismyndighetens utryckningsfordon. Den ena kategorin är personer som inte helt förstått vidden av de problem deras fordon kan skapa. För dessa räcker det normalt att en företrädare för Polismyndigheten påtalar det olämpliga i att köra omkring i ett

fordon som kan förväxlas med Polismyndighetens utryckningsfordon. De flesta rättar sig då omedelbart och ändrar eller tar bort de kännetecken som kunnat medföra förväxling. Det är framför allt den andra kategorin som vållar problem, de som inte lyssnar på argumenten mot att ha ett fordon som kan förväxlas med ett polisfordon eller som medvetet vill testa gränserna för myndigheternas tålamod.

Även om det bara rör sig om ett fåtal fordon som är utformade och används på ett sätt som gör att de lätt kan förväxlas med ett av Polismyndighetens fordon, är det uppenbart av svaren på enkäten att detta leder till förfrågningar – och ibland kritik för olämpligt agerande – från allmänheten gentemot polisen. Förekomsten av sådana fordon vållar också irritation och stor frustration i poliskåren, eftersom det i de flesta fall inte finns grund för att ingripa mot förarna. Företrädare för Polismyndigheten ger vidare uttryck för oro över att allmänheten luras att tro att polis finns på platsen trots att så inte är fallet och att det skulle kunna fördröja hjälpen eller skapa andra problem t.ex. i samband med en olycka eller annan händelse där polisen har en uppgift.

Slutsats

Av kartläggningen och inhämtade synpunkter är det tydligt att förekomsten av ”falska” polisfordon kan skapa problem både för polisen, de som felaktigt tror att polisen befinner sig på viss plats och de som framför sådana fordon. Även om antalet ”falska” polisfordon inte är stort, kan problemen inte avfärdas med det ringa antalet fall. Eftersom polisen har en central funktion i samhället gör sig andra aspekter gällande, särskilt det förhållandet att allmänheten måste kunna förlita sig på att det som ser ut som ett polisfordon också bemannas av företrädare för polisen med de skyldigheter och befogenheter som polismän har. Vidare måste beaktas risken för att antalet förväxlingsbara fordon ökar, eftersom det numera är allmänt känt att det är tillåtet att efterlikna polisfordon. Mot den bakgrunden finns det skäl att skapa ett starkare skydd för kännetecken som används på polisens utryckningsfordon.

Däremot finns det i dag inget som pekar på att motsvarande behov finns för någon annan sektor i samhället eller att behovet

skulle omfatta även andra fortskaffningsmedel som polisen använder än motorfordon. Det finns därför nu inte något skäl att låta en ny reglering omfatta mera än motorfordon eller någon annan samhällssektor.

7.3 Tänkbara lösningar

7.3.1 Vilka alternativ är möjliga?

Det finns olika sätt för lagstiftaren att lösa uppkomna problem med verksamhet eller beteenden som av olika skäl inte bör tillåtas. Tre olika principiella lösningar kan tänkas om man vill stävja att privatpersoner utnyttjar möjligheten att utrusta fordon så att de kan förväxlas med Polismyndighetens utryckningsfordon och brukar dem i trafik.

En möjlig lösning är den som anvisas i uppdraget, nämligen att utvidga kriminaliseringen så att själva förandet av ett fordon som kan förväxlas med ett polisfordon blir straffbart, även om föraren inte utger sig för att vara polisman. Det kan t.ex. göras genom att utvidga det straffbara området för föregivande av allmän ställning. En annan möjlighet är att ställa krav på att den som äger eller brukar ett sådant fordon måste ha särskilt tillstånd till det. Redan i dag krävs det tillstånd för att använda polisens vapen i kommersiell verksamhet. Att i större utsträckning än i dag kräva tillstånd för att få använda fordon som kan förväxlas med Polismyndighetens utryckningsfordon skulle därför inte vara främmande. En tredje möjlighet är att överväga någon form av administrativ sanktion. I det följande diskuteras dessa tre alternativ närmare.

7.4 En utvidgad kriminalisering

7.4.1 Föregivande av allmän ställning

Allmänt om straffbestämmelsen

Det ingår i uppdraget att ta ställning till om den befintliga bestämmelsen i 17 kap. 15 § brottsbalken om föregivande av allmän ställning bör utvidgas eller förändras på annat sätt.

Föregivande av allmän ställning är, som framgår av benämningen på brottet, ett ålderdomligt straffbud. Paragrafen har både ett innehåll som inte direkt motsvarar dagens samhällsstruktur och ett ålderdomligt språk. Paragrafen är i sak oförändrad sedan år 1975, bortsett från att regeln om föregivande av ställning som advokat år 1999 flyttades till rättegångsbalken. Eftersom straffansvaret var knutet till ämbetsansvaret var det var nödvändigt att ändra straffbestämmelsen om föregivande av allmän ställning i samband med att det s.k. ämbetsansvaret avskaffades år 1975. Då ansågs det också att kriminaliseringen var för vittomfattande och att straffskyddet borde inskränkas till det centrala i offentlig verksamhet, nämligen utövningen av offentlig myndighet.

Utöver att obehörigen utöva myndighet straffbeläggs i dag att obehörigen bära uniform, märke eller annat tjänstetecken som ger sken av att bäraren tillhör Försvarmakten eller annan kår i det allmännas tjänst. Det kan diskuteras vad som numera kan falla under begreppet ”kårs, vars verksamhet avser allmän samfärdsel eller allmänhetens förseende med vatten, värme, ljus eller kraft”. Den bestämmelsen bör ses i ljuset av att Vattenfall och Televerket tidigare var statliga myndigheter, medan elmarknaden och telekommunikationsmarknaden numera är avreglerade. Det kan därför finnas skäl att se över paragrafen generellt, men en sådan allmän översyn ingår inte i uppdraget. Om skälen för att välja kriminalisering får anses vara tillräckligt starka är det emellertid i första hand bestämmelsen om föregivande av allmän ställning som bör stå i fokus.

Tillämpningen i polisverksamhet

Bestämmelsen om föregivande av allmän ställning ger, som framgår av avsnitt 3.2.2, straffrättsligt skydd mot det som är de för samhället menligaste formerna av att obehörigen uppträda som en myndighetsföreträdare, nämligen att utge sig för att utöva myndighet eller att bära uniform, märke eller tjänstetecken som ger sken av att bäraren har rätt att utöva myndighet.

För att bestämmelsen ska vara tillämplig fordras emellertid att den som utger sig för att vara exempelvis polisman vidtar någon åtgärd som utgör ett led i myndighetsutövning. Att enbart på väg eller i terräng föra ett fordon som kan förväxlas med ett polisfor-

don har i rättspraxis inte ansetts uppfylla det kravet (se avsnitt 5.1.1). Det finns inte anledning att ifrågasätta den rättstolkningen. Liknande resonemang kan föras om någon på privat mark ställer upp ett fordon som kan förväxlas med ett polisfordon t.ex. i syfte att få andra bilförare att sänka hastigheten. Om föraren av ett fordon som liknar ett polisfordon däremot utnyttjar förväxlingsrisken för att påkalla fri väg, att förmå någon att stanna för kontroll eller att spärra av trafiken på en viss vägsträcka kan frågan om handlandet är straffbart som föregivande av allmän ställning aktualiseras. Det torde också kunna bli aktuellt om personen t.ex. färdas i bil på gångbana eller stannar eller parkerar på platser där det annars inte är tillåtet att göra detta utom vid tjänsteutövning med ett utryckningsfordon.

Redan i dag gäller också samma skydd mot att använda Polismyndighetens och Säkerhetspolisens vapen i näringsverksamhet som gäller för den statliga förvaltningen i övrigt. Det är emellertid oklart i vilken utsträckning den regleringen träffar t.ex. den som yrkesmässigt hyr ut autentiskt utrustade polisfordon till filminspelningar och liknande. Förarbetena till lagen om skydd för vapen och vissa andra officiella beteckningar är mycket knapphändiga. Den omständigheten att ett fordon passerar i bild och att man då t.ex. skymtar Polismyndighetens vapen eller kan se texten ”polis” kanske inte skulle komma att betraktas som ett utnyttjande i näringsverksamhet. Eftersom ingen har begärt något sådant tillstånd har saken aldrig prövats.

7.4.2 Riktlinjer för när ett handlande bör kriminaliseras

Om ett beteende inte är socialt accepterat och anses ha så starka negativa verkningar för samhället att det bör beivras, är den allmänt vedertagna metoden att införa en straffbestämmelse. Bakom varje kriminalisering ligger ett politiskt ställningstagande att gärningen är så förkastlig och samhällsskadlig att den bör vara straffsanktionerad. Syftet med kriminalisering är att människor ska avhålla sig från det straffbelagda beteendet. Straffet är repressivt och avses fungera avskräckande. I vissa fall anses straffet också kunna fungera som en form av upprättelse för brottsoffret.

Det ställs höga krav på legalitet och förutsebarhet vid strafflagstiftning. I Europakonventionen slås vissa grundläggande principer om strafflagstiftning fast. Till dessa hör att sådan lagstiftning inte får ges retroaktiv verkan och att dubbelbestraffning förbjuds.

Riksdagen har ställt sig bakom vissa riktlinjer, som regeringen formulerat, för när straffsanktioner är godtagbara. För att kriminalisering ska komma ifråga bör krävas att nedanstående förutsättningar är uppfyllda (prop. 1994/95:23 s. 55, bet. 1994/95:JuU2 s. 6, rskr. 1994/95:40).

- Det ska vara fråga om beteenden som kan föranleda påtaglig skada eller fara.
- Alternativa sanktioner ska inte stå till buds, inte vara rationella eller kräva oproportionerligt höga kostnader.
- Straffsanktion krävs med hänsyn till gärningens allvar.
- Straffsanktionen kan utgöra ett effektivt medel för att motverka det icke önskvärda beteendet.
- Rättsväsendet ska ha resurser att klara av den eventuellt ytterligare belastning som kriminaliseringen innebär.

Är det fråga om ett mindre samhällsskadligt beteende väljer lagstiftaren ibland att angripa beteendet på annat sätt, t.ex. genom viten, straffavgifter eller någon annan form av sanktioner. Utökad kriminalisering är således inte självklart den åtgärd som i första hand bör tillgripas för att lösa ett samhällsproblem. Andra åtgärder som civilrättsliga regler, förebyggande åtgärder eller administrativa sanktioner kan i vissa fall vara lika effektiva åtgärder.

7.4.3 Straffanvändningsutredningens förslag

Straffanvändningsutredningen har haft i uppdrag att analysera och ta ställning till vilka kriterier som bör gälla för att kriminalisering ska anses vara befogad. Bakgrunden till uppdraget var bl.a. att de uttalanden som regeringen och riksdagen gjort om att kriminalisering bör användas med försiktighet visade sig inte ha fått så stort genomslag.

Utredningen redovisar i betänkandet Vad bör straffas? (SOU 2013:38) ingående de tidigare överväganden som gjorts i lagstiftning och praxis om kriminalisering och alternativa lösningar. Även den diskussion som förekommit på europeisk nivå redovisas.

Utredningen anger som sin slutsats att följande fem grundläggande kriterier bör vara uppfyllda för att kriminalisering ska kunna komma ifråga (SOU 2013:38 s. 505).

- Det tänkta straffbudet måste avse ett identifierat och konkretiserat intresse som är skyddsvärt (godtagbart skyddsintresse).
- Det beteende som avses bli kriminaliserat måste kunna orsaka skada eller fara för skada på skyddsintresset.
- Endast den som har visat skuld – varit klandervärd – bör träffa av straffansvar, vilket innebär att kriminaliseringen inte får äventyra tillämpningen av skuldprincipen.
- Det får inte finnas något tillräckligt värdefullt motstående intresse.
- Det får inte finnas någon alternativ metod som är tillräckligt effektiv för att komma till rätta med det oönskade beteendet.

Beträffande det sist nämnda kriteriet anser utredningen att följande överväganden bör göras.

a) Finns det redan en handlingsdirigerande regel som är tillräckligt effektiv för att motverka det oönskade beteendet?

b) Om en handlingsdirigerande regel behöver införas – kan beteendet motverkas tillräckligt effektivt med en regel som inte är repressiv (t.ex. en civilrättslig regel om skadestånd)?

c) Om det är nödvändigt att införa en repressiv handlingsdirigerande regel för att motverka det oönskade beteendet ska i första hand vite, sanktionsavgift eller återkallelse av tillstånd övervägas. Straff bör väljas i sista hand.

Utredningens förslag bygger alltså i huvudsak på samma synsätt som regeringen och riksdagen tidigare har gett uttryck för.

Utredningens betänkande har remitterats. Förslagen bereds i Regeringskansliet.

7.4.4 Finns det skäl att utvidga kriminaliseringen?

Bedömning: Det finns inte tillräckligt starka skäl att straffbelägga att någon utrustar ett fordon så att det kan förväxlas med ett av Polismyndighetens utryckningsfordon eller att någon brukar ett fordon som är utrustat så att det är förväxlingsbart.

Skälen för bedömningen: Ett sätt att kunna komma till rätta med de påtalade problemen med fordon som lätt kan förväxlas med polisfordon skulle kunna vara att göra det straffbart för andra än Polismyndigheten att äga eller bruka fordon som är utrustade som myndighetens utryckningsfordon.

Det som talar för en kriminalisering är huvudsakligen den avskräckande effekt som en straffbestämmelse normalt har. En straffbestämmelse är som regel enkel att tillämpa och gäller lika för alla.

Det som talar mot kriminalisering är att en straffsanktion skulle få ett alltför brett tillämpningsområde, särskilt om den skulle omfatta brukande, och att det därmed också skulle krävas åtskilliga undantag. Ett förbud mot att andra än behöriga personer får köra utryckningsfordon skulle t.ex. påverka Polismyndighetens verksamhet negativt. Det skulle medföra att det, inte ens i en akut situation, skulle vara tillåtet för en polisman som inte genomgått föreskriven utbildning att köra ett sådant fordon. Det skulle vidare innebära att Polismyndighetens servicepersonal inte längre skulle kunna köra sådana fordon till eller från verkstad eller att personer på bilbesiktningen inte skulle få köra dem vid en besiktning. Det framstår därför inte som rimligt att välja en generell lösning av det slaget.

Att enbart angripa ägandet skulle vara mindre problematiskt, men då finns det risk för kringgående av lagstiftningen genom användande av företag eller bulvaner som ägare. Dessutom är det snarare brukandet än själva ägandet som vållar problem, om man väljer kriminalisering som metod. Man skulle dessutom kunna komma i konflikt med strävandena att bevara kulturarvet, eftersom äldre fordon där det inte finns någon förväxlingsrisk skulle omfattas.

Även om man skulle straffbelägga brukande alternativt ägande enbart av förväxlingsbara fordon skulle det dock sannolikt inte undanröja problemet. En straffsanktion skulle inte hindra att fordonet används i oförändrat skick och att brottet således skulle upprepas. I de allra flesta fall skulle det förmodligen anses vara oskäligt att förverka fordonet, även om det skulle vara teoretiskt möjligt.

Härtill kommer att flera av de omständigheter som framhålls som grundläggande förutsättningar för att man över huvud taget ska kunna överväga kriminalisering uppenbarligen inte är uppfyllda. Det är för det första tveksamt om behovet av lagstiftning är till-

räckligt stort för att motivera en straffsanktion. Vidare kan förfarandet att framföra ett fordon som kan förväxlas med Polismyndighetens utryckningsfordon inte i sig sägas föranleda påtaglig fara eller skada. Den skada som vållas genom beteendet är framför allt risken för att förtroendet för polisens verksamhet sjunker bland allmänheten. Gärningens allvar är knappast heller, om det enbart handlar om att framföra fordonet, sådan att det krävs en straffrättslig sanktion. Som framgått är nämligen några av de som regelbundet använder fordon som kan förväxlas med Polismyndighetens utryckningsfordon noga med att följa trafikreglerna och reglerna om fordonens skick.

Det viktigaste argumentet mot en straffbestämmelse är emellertid att man kan ifrågasätta om det skulle vara ett effektivt medel för att motverka det oönskade beteendet. Mot bakgrund av vad som anförts om attityden hos några av dem som utrustat fordon så att de kan förväxlas med Polismyndighetens utryckningsfordon framstår en straffsanktion inte som det bästa medlet för att förmå dem att ändra sitt beteende.

Visserligen är lagstiftningen om skydd för kännetecknen i den internationella humanitära rätten straffsanktionerad. Det går dock inte att utan vidare ta dess straffbestämmelse som utgångspunkt för att en straffsanktion bör införas. Den sistnämnda lagen genomför framför allt Genevekonventionen med tilläggsprotokoll och bygger således på internationella åtaganden. Det är också förenat med straffansvar att utan tillstånd använda polisens vapen i näringsverksamhet. Den regleringen är emellertid generell och skyddar offentlig verksamhet i allmänhet. Straffet för en överträdelse är böter. Att man valt en straffsanktion i detta fall får främst ses mot bakgrund av att det är en äldre lagstiftning. Numera är synen på när straffsanktioner bör användas mera restriktiv (se avsnitt 7.4.2 och 7.4.3)

Mot den nu angivna bakgrunden framstår kriminalisering inte som det lämpligaste alternativet för att komma till rätta med problemen, särskilt med tanke på det fåtal personer som skulle riskera att träffas av en straffbestämmelse.

Därmed finns det inte heller skäl att överväga några andra ändringar i straffbestämmelsen om föregivande av allmän ställning. Den bör således inte ändras nu.

7.5 Ett tillståndsförfarande

Bedömning: Ett generellt krav på tillstånd för att använda de kännetecken som finns på polisens utryckningsfordon är inte heller någon lämplig lösning. Den skulle träffa exempelvis den som renoverar äldre sådana fordon, där risken för förväxling med dagens fordon får anses vara utesluten, men förmodligen vara verkningslös mot de personer som i dag vållar problem med sina förväxlingsbara fordon.

Skälen för bedömningen: En annan möjlig lösning är att skapa en reglering där varje utnyttjande av de kännetecken som används av polisen för att utmärka utryckningsfordon kräver tillstånd för användning på motorfordon. Det skulle ge polisen överblick över vilka som har fordon som skulle kunna förväxlas med deras utryckningsfordon. För en sådan lösning talar att det, som tidigare nämnts, redan i dag krävs tillstånd för att använda polisens vapen i näringsverksamhet.

Det finns emellertid mycket som talar mot att införa ett tillståndsförfarande av det slaget. En sådan reglering måste ges ett betydligt bredare tillämpningsområde än den lagstiftning som finns i dag, för att ge effekt. Den skulle behöva träffa all privat och kommersiell användning av polisens vapen eller av andra kännetecken. Man måste då ta i beaktande att det material som används för att markera ett utryckningsfordon, t.ex. reflexmaterial och bokstäver, är tillgängliga på den öppna marknaden och att det knappast kan komma i fråga att hindra någon från att köpa det.

Ett tillståndsförfarande skulle lägga på framför allt Polismyndigheten ett betydande merarbete med att hantera tillståndsansökningar utan någon egentlig motsvarande nytta. De som kan tänkas söka tillstånd är i första hand andra personer än de som vållar problem i dag genom att bruka fordon som kan förväxlas med Polismyndighetens utryckningsfordon. Som redovisas i avsnitt 4.4 finns det ett betydande antal polisfordon som ägs av museer eller som är i privat ägo. Ägarna till dessa skulle i så fall behöva söka tillstånd för att använda exempelvis en bil eller motorcykel som tillhör kulturarvet, trots att det är uppenbart att fordonet inte kan förväxlas med ett polisfordon som är i bruk. Det skulle dessutom medföra kostnader för enskilda som knappast går att motivera. Att

lägga en sådan börda på exempelvis den som renoverar äldre fordon som har tillhört polisen och där risken för förväxling i princip är utesluten skulle kunna inverka negativt på strävandena att bevara det som räknas till kulturarvet. Det skulle också lägga en onödig börda på Polismuseet och andra museer som i huvudsak bedrivs av ideella krafter.

Ett generellt tillståndsförfarande skulle inte heller stå i proportion till det problem som behöver lösas. Som framgått rör det sig om ett litet antal förväxlingsbara fordon som är i bruk.

Det är också tveksamt om ett tillståndsförfarande skulle ha tillräcklig avhållande effekt. De personer som avsiktligt utrustar fordon så att de kan förväxlas med Polismyndighetens utryckningsfordon skulle knappast vara beredda att söka tillstånd för dem. Det gäller särskilt som sådana personer skulle löpa en betydande risk att bli nekade tillstånd. Det innebär att ett tillståndsförfarande förmodligen skulle vara verkningslöst mot de personer som i dag vårlar problem med sina förväxlingsbara fordon. Om ett tillståndsförfarande, för att få effekt, skulle behöva kombineras med en straffbestämmelse talar samma principiella skäl som anförs i avsnitt 7.4.2 och 7.4.3 mot en kriminalisering.

Mot den nu angivna bakgrunden framstår inte heller en lösning som innebär att det krävs tillstånd för att utrusta fordon så att de kan förväxlas med Polismyndighetens fordon som något verkningfullt alternativ för att komma till rätta med det påtalade problemet.

7.6 En administrativ sanktion

Bedömning: En reglering som innebär att den som äger ett fordon som kan förväxlas med polisens utryckningsfordon kan föreläggas vid vite att avlägsna det som gör fordonet förväxlingsbart är den lämpligaste lösningen, eftersom en sådan sanktion träffar de fall som det finns anledning att ingripa mot utan att skapa onödigt merarbete eller onödiga kostnader för företag eller enskilda.

Skälen för bedömningen: Straffanvändningsutredningen framhåller att andra sanktionsformer än straff, bl.a. vite och straffavgif-

ter, i vissa fall har större handlingsdirigerande effekt än en straffsanktion. Det gäller bl.a. vad utredningen karakteriserar som förvaltningsrättsliga eller administrativa stödkriminaliseringar. Det tredje tänkbara alternativet som bör övervägas är därför om någon form av administrativ sanktion skulle kunna användas för att komma till rätta med att vissa personer utrustar sina fordon på ett sådant sätt att de kan komma att förväxlas med polisens utryckningsfordon.

Det som då ligger närmast till hands är att överväga om vitesinstitutet skulle kunna användas. Vite används framför allt för att tvinga någon att följa ett visst regelverk. Vad som kan övervägas är att skapa ett särskilt skydd för de kännetecken som används på polisens utryckningsfordon och kombinera det med en möjlighet att vid vite kunna förelägga ägaren av ett fordon att ta bort sådana kännetecken.

Den främsta fördelen med en sådan lösning är att sanktionen kan användas för att undanröja själva problemet – att ett fordon är utrustat på visst sätt – medan en straffsanktion inte gör någon skillnad i det avseendet. En annan fördel är att sanktionen kan riktas mot ägaren oavsett om fordonet ägs av en fysisk eller juridisk person. Det går således inte att undkomma ett föreläggande genom att t.ex. formellt låta ett bolag äga fordonet. Lösningen skulle dessutom innebära att det inte behöver bevisas att någon har använt ett förväxlingsbart fordon. Redan innehavet medför att föreläggande kan utfärdas.

Mot den nu angivna bakgrunden framstår en lösning som bygger på möjligheten att förelägga vite som det lämpligaste alternativet. I avsnitt 8 utvecklas närmare hur ett sådant förslag bör utformas. En sådan lösning ligger också väl i linje med de synpunkter och förslag som Straffanvändningsutredningen har lämnat.

8 Förslag

8.1 En ny lag om skydd mot användning av vissa kännetecken på motorfordon

Förslag: Det ska införas en ny lag som skyddar vissa kännetecken som används på polisens utryckningsfordon.

Skälen för förslaget

Det behövs en särskild lag

Som framgår av avsnitt 7.2 utgör det ett problem att vissa personer utrustar fordon så att de kan förväxlas med Polismyndighetens utryckningsfordon och därefter brukar dem i trafik. Det finns exempel på att sådana fordon brukas så gott som dagligen. I avsnitt 7.6 förordas en lösning som innebär att den som utrustar ett motorfordon så att det kan förväxlas med ett polisfordon ska kunna föreläggas att företa åtgärder som undanröjer risken för förväxling. Utgångspunkten för en sådan reglering bör vara att det klargörs vilka av de kännetecken som används på polisfordon som inte är tillåtna för allmänheten att använda. Ett föreläggande förutsetts kunna förenas med vite. Enligt 8 kap. 2 § första stycket 2 regeringsformen meddelas föreskrifter om vite i lag. Enligt 8 kap. 3 § första stycket kan riksdagen bemyndiga regeringen att meddela föreskrifter i fråga om bl.a. vite. Enligt 8 kap. 10 § regeringsformen kan riksdagen också medge att regeringen bemyndigar en förvaltningsmyndighet eller en kommun att meddela sådana föreskrifter. Det vanligaste är dock att föreskrifter om vite meddelas i lag. Efter som utgångspunkten är att ett föreläggande att avlägsna skyddade

kännetecken ska kunna förenas med vite bör den nya regleringen ha lagform.

Hur bör regleringen utformas?

Det som behöver regleras i den nya lagen är framför allt vilket skydd som bör finnas för de kännetecken som finns på polisfordon, om regleringen ska gälla för hela polisorganisationen (dvs. omfatta både Polismyndighetens och Säkerhetspolisens fordon), vilken användning av kännetecknen som ska vara tillåten och hur otillåten användning kan angripas.

En grundläggande fråga är om regleringen bör utformas som en förbudslagstiftning eller som en lagstiftning till skydd för sådant som kännetecknar polisfordon. Om ett beteende ska kriminaliseras utformas regleringen som regel som en renodlad förbudsreglering. Det är emellertid inte absolut nödvändigt. Även en reglering som i stället anger gränserna för visst beteende kan förse med en straffsanktion, se t.ex. lagen om skydd för kännetecken i den internationella humanitära rätten. På samma sätt kan en reglering där sanktionen är vite antingen ha förbudskaraktär eller reglera det önskvärda beteendet på annat sätt. Av de skäl som anges i avsnitt 7.4.4 är en renodlad förbudsreglering inte lämplig i detta fall.

När det gäller frågan om regleringen bör omfatta alla polisens fordon kan det konstateras att de nuvarande problemen rör Polismyndighetens uttryckningsfordon. Det talar för att lagens tillämpningsområde begränsas till kännetecken på sådana fordon. Här måste emellertid hänsyn även tas till vilka kännetecken som kommer att skyddas genom regleringen. Regleringen bör givetvis inte påverka Säkerhetspolisens möjligheter att använda t.ex. sin myndighetsbenämning eller sitt vapen på sina fordon. Mot den nu angivna bakgrunden bör regleringen omfatta polisens fordon generellt. Regleringen bör dock enbart avse användning av kännetecknen på motorfordon. De motorfordon som är aktuella är bilar och motorcyklar.

Skyddet för äganderätten

Enligt 2 kap. 15 § första stycket regeringsformen är vars och ens egendom tryggad genom att ingen kan tvingas att avstå sin egendom till det allmänna eller någon enskild genom expropriation eller annat sådant förfogande, utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen. Bestämmelser om skydd för äganderätten finns även i artikel 1 i första tilläggsprotokollet till den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen). Artikel 1 föreskriver att varje fysisk eller juridisk person ska ha rätt till respekt för sin egendom och att ingen får berövas sin egendom annat än i det allmännas intresse och under de förutsättningar som anges i lag och i folkrättens allmänna grundsatser. Artikeln gäller som svensk lag enligt lagen (1994:1219) om den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna.

Den föreslagna lagen kan innebära ett visst ingrepp i rätten till egendom, men den inskränkning som förslaget innebär är mycket begränsad och krävs för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse. Den står därför inte i strid med Sveriges åtaganden enligt Europakonventionen.

8.2 Vilka kännetecken bör skyddas?

Förslag: De kännetecken vilkas användning ska skyddas är Polismyndighetens och Säkerhetspolisens vapen, ordet ”polis” i olika sammansättningar och böjningsformer och sådan larmanordning som används på polisens utryckningsfordon. Regleringen ska endast gälla kännetecken på motorfordon. Användning både i näringsverksamhet och för privat bruk ska omfattas.

Skälen för förslaget

Bara vissa kännetecken bör omfattas av regleringen

En reglering som ska kunna läggas till grund för att utfärda administrativa sanktioner måste vara tydlig och förutsebar. Utseendet

på polisens utryckningsfordon har, som framgår av avsnitt 4.3.1, förändrats över tid. Så kommer sannolikt att bli fallet även i framtiden. För att skapa nödvändig förutsebarhet bör det inte vara Polismyndighetens beslut om hur fordonen ska utmärkas som avgör hur långt den nya regleringen sträcker sig. Det bör i stället i lagen slås fast vilka kännetecken som skyddas mot missbruk, på samma sätt som är fallet med lagen om skydd för kännetecken i den internationella humanitära rätten. Skyddet bör endast gälla vid användning på motorfordon och begränsas till de viktigaste kännetecknen.

Ordet "polis" och polisens vapen är de kännetecken som tillsammans eller var för sig tydligast signalerar till allmänheten att polisverksamhet bedrivs och att man t.ex. kan komma att behöva lämna fri väg. Till det som bör skyddas bör därför höra både Polismyndighetens och Säkerhetspolisens vapen. Sådana vapen är, som framgått, till viss del redan skyddade men bara när det gäller användning i näringsverksamhet. Med hänsyn till den viktiga funktion som polisen fyller i samhället bör i princip all användning av polisens vapen vara förbehållen polisorganisationen. Vidare bör i vissa situationer även användningen av ordet "polis" i olika sammansättningar eller böjningsformer förbehållas Polismyndigheten och Säkerhetspolisen. Ett visst ord kan givetvis inte ges ett generellt skydd eftersom det skulle inkräkta på tryck- och yttrandefriheten, men här är det enbart fråga om att skydda mot att ordet polis utan tillstånd används på motorfordon.

Ett tredje viktigt hjälpmedel för polisen att markera sin närvaro är de larmanordningar som ska finnas på deras utryckningsfordon. Som framgår av avsnitt 3.3 är det inte tillåtet att ha fungerande larmanordningar på andra fordon än utryckningsfordon. Blotta existensen av en sådan larmanordning, även om den för tillfället inte fungerar, ger de som ser den intrycket av att det är fråga om pågående polisverksamhet. Det bör mot den bakgrunden inte heller vara tillåtet att ha en larmanordning monterad så att allmänheten vilseleds. Det bör gälla oavsett om larmanordningen fungerar eller inte.

Det nuvarande skyddet för polisens vapen bör behållas

Det finns, som nyss nämnts, redan ett skydd mot missbruk av polisens vapen, men det gäller bara i näringsverksamhet och har därmed ett helt annat syfte. Det generella förbudet mot att utan tillstånd använda polisens vapen i näringsverksamhet bör behållas, eftersom det finns skäl att ha en samlad reglering när det gäller missbruk av vapen, statseblem och andra statliga kännetecken. Den nya lagen bör innehålla en upplysning om de särskilda regler som begränsar möjligheten att använda polisens vapen i näringsverksamhet.

8.3 Tillåten användning av kännetecknen

Förslag: De skyddade kännetecknen får användas av polisen, dvs. Polismyndigheten och Säkerhetspolisen, på deras motorfordon. Det bör inte göras någon skillnad på fordon som polisen äger, har nyttjanderätt till eller disponerar på annan grund. Fordon som inte kan förväxlas med utryckningsfordon som är i bruk i polisverksamheten undantas från regleringen.

Skälen för förslaget

Användning i polisverksamhet

De kännetecken som är aktuella att skydda bör givetvis kunna användas utan inskränkning i all polisiär verksamhet. Det innebär att både Polismyndigheten och Säkerhetspolisen ska kunna använda sina respektive vapen och övriga kännetecken på sina motorfordon. Det bör inte spela någon roll om fordonen i fråga ägs av myndigheten, innehas med nyttjanderätt eller disponeras på någon annan grund, eftersom det avgörande är att de används i polisverksamhet. Det möjliggör t.ex. att myndigheterna kan förse ett inhyrt fordon med tillfälliga skyltar som anger att det är ett polisfordon. Om t.ex. den svenska polisen med stöd av det s.k. Prümrådsbeslutet tillfälligt skulle få disponera polisfordon från något av våra nordiska grannländer kan alltså ett sådant fordon tillfälligt försees med samma skyltar som ett svenskt polisfordon.

Att endast polisen får använda de skyddade kännetecknen understryker kravet på att polisen, när den utrangerar fordon för försäljning, noggrant kontrollerar att alla kännetecknen som visar att det är fråga om polisfordon tas bort. Polismyndigheten, som är närmast berörd, har möjlighet att meddela interna regler om det.

Undantag för fordon där det inte finns någon förväxlingsrisk

Eftersom syftet med förslaget är att skydda mot att framför allt Polismyndighetens utryckningsfordon efterliknas så att det finns risk för förväxling, bör sådana äldre polisfordon undantas där risken för förväxling får anses vara utesluten på grund av att polisen tagit fordonstypen ur bruk. För sådana fordon ska det alltså inte krävas något särskilt tillstånd för att använda kännetecknen. Det rör sig främst om fordon med det utseende som fanns före slutet av 1980-talet, dvs. i huvudsak de fordon som är lackerade i svart/vitt. Undantaget bör framgå direkt av lagen.

Andra myndigheters utryckningsfordon

Mot bakgrund av förslaget att även polisens larmanordningar ska skyddas mot otillåten användning i större utsträckning än vad som är fallet i dag, uppkommer frågan om den föreslagna regleringen skulle kunna hindra andra myndigheter, som också har rätt att ha utryckningsfordon, från att på sina fordon använda samma slags larmanordningar som polisen har. För att undvika varje tvekan om det bör det av lagen framgå att den är subsidiär till annan lagstiftning. Det innebär att lagen, trots att viss typ av larmanordning skyddas, inte påverkar vad som gäller i fråga om exempelvis Tullverkets och Kustbevakningens utryckningsfordon.

8.4 Användning efter särskilt tillstånd

Förslag: Polismyndigheten ska kunna meddela tillstånd att använda kännetecknen för museal eller konstnärlig verksamhet eller för annat ändamål om det finns särskilda skäl. Tillståndet ska kunna återkallas bl.a. om fordonet överlåts.

Skälen för förslaget

Tillstånd bör kunna ges för konstnärlig verksamhet

Det finns vissa legitima intressen av att kunna använda fordon som är mer eller mindre exakta kopior av de utryckningsfordon som Polismyndigheten använder. Som exempel kan nämnas olika typer av konstnärliga framställningar. Det kan gälla filmer, TV-serier, teater eller något annat. I den typen av framställningar strävar man efter att ha autentisk rekvisita. Om det t.ex. rör sig om en polisserie som utspelar sig i nutid har man behov av att kunna använda polisbilar eller polismotorcyklar som motsvarar dem som är i bruk i dag. Det är givet att förväxlingsrisken är betydande när ett sådant fordon används på väg, t.ex. när det färdas till eller från en inspelningsplats.

Konstnärlig verksamhet av detta slag bör givetvis inte förhindras. Det gäller även kommersiellt tillhandahållande av polisfordon till sådan verksamhet. Därför bör det öppnas en möjlighet för Polismyndigheten att ge tillstånd till användning av de skyddade kännetecknen för sådana ändamål. Det är också lämpligt att myndigheten ges möjlighet att i viss mån styra över användningen, så att risken för förväxling mellan sådana fordon som används för konstnärliga ändamål och myndighetens egna fordon kan minimeras. Det kan göras genom att myndigheten ges rätt att ställa villkor för att förväxlingsbara fordon ska få färdas på allmän väg till och från inspelningsplatser. Ett villkor kan t.ex. vara att kännetecknen då ska vara övertäckta. Vidare ska villkor kunna ställas att när ett fordon avyttras ska alla de kännetecknen som tillståndet omfattar avlägsnas från fordonet.

På liknande sätt kan museer vilja spegla dagens polisverksamhet genom de fordon som används. Polismyndigheten bör kunna meddela tillstånd att använda kännetecknen även för sådan verksamhet.

Tillstånd för annat ändamål

Det går inte att nu förutse alla tänkbara situationer där det kan finnas sakliga skäl att låta någon utanför polisorganisationen använda de skyddade kännetecknen. Det skulle t.ex. kunna bli aktuellt vid en ny upphandling av fordon eller i samband med någon

mässa eller utställning av polisfordon. Det bör därför också finnas möjlighet för Polismyndigheten att ge tillstånd till användning av kännetecknen i andra fall. Då bör det emellertid finnas särskilda skäl som gör att användningen gynnar polisverksamheten eller att den annars framstår som motiverad. Det skulle exempelvis kunna aktualiseras om man vill skapa möjlighet att prova nya typer av fordon i operativ verksamhet. Vidare skulle kunna övervägas om tillstånd bör ges till permanent uppställning av ett förväxlingsbart fordon, om syftet med uppställningen är att påverka trafikbeteendet.

Tillståndsförfarandet

Som redan framgått bör det vara Polismyndigheten som beviljar tillstånd för utomstående att använda de skyddade kännetecknen. Det skulle kunna hävdas att Säkerhetspolisen bör ge tillstånd till användning av dess vapen och myndighetsbenämning. Eftersom syftet med lagen är att motverka att det som uppfattas som ett polisfordon används i trafik, är det emellertid bättre att Polismyndigheten får det totala ansvaret för tillståndsgivningen. En annan sak är att Polismyndigheten givetvis inte bör ge någon tillstånd att använda Säkerhetspolisens namn eller vapen utan att först ha samrått med Säkerhetspolisen. Detta kan dock regleras på lägre författningsnivå.

I lagen bör anges de ändamål för vilka tillstånd får ges och under vilka förutsättningar tillstånd får återkallas. Vidare bör möjligheten att överklaga Polismyndighetens beslut regleras, se avsnitt 8.7. I övrigt krävs det inte några lagbestämmelser om tillståndsförfarandet.

Ett tillstånd bör inte knytas till viss verksamhet utan till ett visst, utpekat motorfordon. Det innebär att den som äger flera fordon behöver tillstånd för vart och ett av dem. Genom den lösningen får Polismyndigheten fullständig kontroll över vilka fordon som har ett sådant yttre att de kan förväxlas med myndighetens utryckningsfordon.

En särskild fråga är hur länge ett tillstånd ska kunna gälla. Det hänger naturligtvis samman med för vilket ändamål tillståndet beviljas. Det bör inte regleras i lagen hur lång tid ett tillstånd bör gälla

utan får ankomma på Polismyndigheten att ta ställning i det enskilda fallet. Är det fråga om tillstånd för museal verksamhet bör tillståndet gälla tills vidare. Det kan också vara rimligt för den som har ett etablerat företag som yrkesmässigt hyr ut fordon till film- och TV-inspelningar, medan den som startar en sådan verksamhet kanske bör ges ett tidsbegränsat tillstånd. Tidsbegränsade tillstånd kan också vara lämpliga när tillstånd ges för ett särskilt ändamål, t.ex. att visa upp ett specialdesignat fordon.

En annan viktig fråga är om Polismyndigheten bör kunna ta ut en avgift för tillstånd av detta slag. En myndighet får bara ta ut avgifter för varor och tjänster som den tillhandahåller om det följer av en lag eller förordning eller av ett särskilt beslut av regeringen.

Polismyndigheten beviljar i dag tillstånd inom en rad områden. För vissa typer av tillstånd tas en avgift ut, medan så inte är fallet när det gäller andra typer av tillstånd. Avgifter förekommer framför allt inom områden där tillstånden dels är många, dels fyller en viktig funktion för att polisen ska kunna upprätthålla allmän ordning och säkerhet. Som exempel kan nämnas tillstånd enligt vapenlagen (1996:67), lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor och ordningslagen (1993:1617). Polismyndigheten tar också ut en avgift för att utfärda vissa typer av handlingar. Det gäller bl.a. pass och nationella identitetskort.

De tillstånd som nu är aktuella är inte avsedda att kunna kontrolleras av någon annan myndighet eller att fylla någon direkt funktion gentemot allmänheten. De har därmed inte samma karaktär som de typer av tillstånd där Polismyndigheten i dag har rätt att ta ut en avgift. Mot den bakgrunden bör det inte införas någon särskild avgift för de nu aktuella tillstånden.

Återkallelse av tillstånd

Ett tillstånd ska kunna återkallas under vissa förutsättningar som bör framgå av lagen. Eftersom tillståndet ska knytas till en viss fysisk eller juridisk person bör tillståndet givetvis kunna återkallas om fordonet överläts till någon annan. Det ska således inte vara möjligt att kunna förvärva ett fordon och att samtidigt överta tillståndet att ha de kännetecken som skyddas i lagen. Av samma skäl bör tillståndet återkallas om den som har fått tillståndet t.ex. slutar

bedriva den verksamhet som tillståndet knutits till. Om ett bolag har fått tillstånd och bolaget upplöses ska alltså även eventuella tillstånd återkallas.

Ett annat skäl att återkalla tillstånd kan vara att de uppgifter som sökanden har lämnat har visat sig vara felaktiga och att tillstånd inte skulle ha lämnats om de rätta omständigheterna har varit kända. Man skulle t.ex. kunna tänka sig att en viss brottsbelastad person eller en gruppering som ägnar sig åt brottslig verksamhet skulle vilja kunna utrusta ett fordon så att det efterliknar ett av Polismyndighetens utryckningsfordon. Om det skulle visa sig att ett sådant tillstånd har beviljats på felaktiga grunder bör det givetvis kunna återkallas.

Ett tillstånd som har förenats med villkor bör vidare kunna återkallas om villkoren gång på gång åsidosätts. Den som åsidosätter ett sådant villkor bör dock alltid få en möjlighet att rätta sig. Det bör vara först om villkoret eller villkoren åsidosätts sedan tillståndshavaren har fått påpekande om det som frågan om tillståndet bör återkallas tas upp till prövning.

Det bör även finnas möjlighet att återkalla ett tillstånd om det missbrukas på något annat sätt, t.ex. om tillståndshavaren inte har tillräcklig kontroll över fordonen. Det kan exempelvis vara fråga om att ett fordon förvaras så att det lätt kan stjälas eller att tillståndshavaren på annat sätt brister i kontroll över hur fordonet brukas.

8.5 Möjlighet att förelägga rättelse och att förena föreläggandet med vite

Förslag: Ägaren av ett fordon ska kunna föreläggas att avlägsna kännetecknen som är skyddade enligt lagen eller att vidta annan åtgärd för att kännetecknen inte ska missbrukas. Föreläggandet får förenas med vite.

Skälen för förslaget

Föreläggande ska riktas mot fordonsägaren

För att motverka förekomsten av ”falska” polisfordon ska ägaren av ett fordon ska kunna föreläggas att från fordonet avlägsna sådana kännetecken som är skyddade enligt lagen. I de flesta fall påträffas ett fordon som är utrustat så att det kan förväxlas med något av Polismyndighetens utryckningsfordon när det brukas i trafik. Så behöver dock inte alltid vara fallet. Något krav på att fordonet ska ha brukats i trafik bör inte ställas upp. Det skulle i alltför stor utsträckning begränsa nyttan av den nya lagstiftningen. Det innebär att ett föreläggande kan utfärdas oavsett var fordonet påträffas. Däremot kan diskuteras om det finns någon egentlig risk för förväxling om ett fordon stadigvarande står uppställt på exempelvis en gårdsplan. Det får bedömas i det enskilda fallet vilka åtgärder som krävs för att undvika förväxlingsrisken i ett sådant fall.

Oavsett om fordonet påträffas i trafik eller inte, bör ett föreläggande om åtgärder för att undanröja risken för förväxling alltså riktas till ägaren av fordonet, inte till den som brukar det (om det är någon annan än ägaren). Eftersom det rör sig om motorfordon kan ägarförhållandena lätt klarläggas med hjälp av uppgifterna i vägtrafikregistret.

Av föreläggandet ska framgå dels vilka åtgärder som fordonsägaren ska vidta, dels när detta senast ska göras. Det vanligaste torde bli att fordonsägaren föreläggs att ta bort de skyddade kännetecknen. Föreläggandet ska riktas till en namngiven fysisk eller juridisk person.

Polismyndigheten bör få avgöra om föreläggandet ska förenas med vite eller inte. Det bör således inte vara obligatoriskt. Om det finns skäl att anta att fordonsägaren omedelbart kommer att rätta sig efter föreläggandet finns det kanske inte alltid skäl att sätta ut något vite.

De närmare bestämmelserna om vitesförelägganden finns i lagen (1985:206) om viten (viteslagen). Normalt bestäms vitet till ett fast belopp, som har beräknats till vad som kan antas förmå mottagaren att följa föreläggandet, med hänsyn tagen till vad som är känt om mottagarens ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt (3 § viteslagen). Om det är lämpligt får vite i stället föreläggas som ett löpande vite. Vitet bestäms då till ett visst belopp för

varje tidsperiod under vilket föreläggandet inte har följts (4 § viteslagen). Ett vitesföreläggande ska alltid delges (2 § viteslagen).

Om den som fått föreläggandet inte vidtar föreskrivna åtgärder kan vitet dömas ut. Frågor om utdömande av vite prövas av förvaltningsrätt på ansökan av den myndighet som har utfärdat vitesföreläggandet (6 § viteslagen).

Fordonsägare som är under 18 år

Fram till för några år sedan var det ett problem att vissa fordonsägare lät minderåriga barn formellt äga fordonen, för att den verkliga ägaren skulle undkomma vissa konsekvenser av ägandet. Då infördes en reglering som syftade till att täppa till den möjligheten. Enligt 4 a § lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska, om någon som inte har fyllt 18 år äger ett fordon, det som sägs i lagen om ägare tillämpas på en förmyndare för honom eller henne. En motsvarande regel bör införas i den nya lagen, för att minska risken för att regleringen kringgås.

Ett beslut om vite ska gälla omedelbart

Det finns olika sätt att reglera hur ett vite ska fungera. En möjlighet är att låta vitet bli gällande först när frågan har prövats slutligt efter eventuellt överklagande. Den som har fått föreläggandet kan då påverka den tidpunkt när den ekonomiska sanktionen blir effektiv genom att överklaga föreläggandet.

En annan möjlighet är att föreskriva att föreläggandet ska gälla omedelbart, dvs. även om det överklagas. För att göra sanktionen effektiv bör sistnämnda lösning väljas. Mottagaren av föreläggandet kan då överklaga föreläggandebeslutet och begära inhibition. Inhibition innebär att domstolen beslutar att det överklagade beslutet inte ska gälla i avvaktan på den slutliga prövningen. Om domstolen avslår begäran om inhibition och inte hinner pröva målet slutligt före utgången av föreläggandets tidsfrist tvingas mottagaren följa föreläggandet för att vara säker på att inte behöva betala vitesbeloppet. Om föreläggandet senare fastställs av domstolen har mottagaren fått domstolsprövning utan att betala något och myndigheten har uppnått sitt mål med föreläggandet. Skulle föreläggandet senare

upphävas av domstol kan föreläggandets mottagare begära ersättning för den eventuella skada som det felaktiga föreläggandet har medfört. Med en sådan ordning skapas en rimlig balans mellan den enskildes rättssäkerhet och behovet av ett effektivt vitesföreläggande.

8.6 Rätten att inte belasta sig själv

Förslag: Om det finns anledning att anta att en person som är föremål för ett föreläggande har begått en gärning som kan föranleda straff eller en straffliknande sanktion, får han eller hon inte föreläggas vid vite att medverka i en utredning som har samband med den gärningen.

Skälen för förslaget

Regleringen måste vara förenlig med Europakonventionen

Sedan den 1 januari 1995 gäller Europakonventionen som svensk lag. Konventionen kan, utöver frågan om den föreslagna lagen är förenlig med skyddet för äganderätten, ha betydelse i två andra avseenden. Det gäller dels rätten för en misstänkt person att inte behöva lämna belastande uppgifter om sig, dels förbudet mot dubbelbestraffning. En ny lag måste utformas med detta i beaktande.

Rätten att inte belasta sig själv

Artikel 6.1 i Europakonventionen syftar till att tillförsäkra den enskilde en opartisk och rättssäker domstolsprövning bl.a. när det gäller anklagelser för brott. Artikeln har ansetts innebära bl.a. att den som är misstänkt för brott inte ska vara skyldig att underlätta för åklagaren i dennes arbete, dvs. ha rätt att inte belasta sig själv i processen ("the right not to incriminate oneself").

Det har länge ansetts gälla ett förbud mot att förelägga någon som är misstänkt för brott vite, i syfte att förmå honom eller henne att medverka i utredningen av brottet. I ett avgörande från den europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna och de

grundläggande friheterna (Europadomstolen) prövades frågan om en tullmyndighet kunde använda vitesföreläggande för att tvinga en person som var misstänkt för brott enligt tull- och valutastiftning att tillhandahålla bevismaterial mot sig själv (Funke mot Frankrike). I detta fall gjorde tullmyndigheten en husrannsakan hos Funke för att försöka få fram handlingar som rörde utländska banktillgodohavanden. Vissa handlingar togs i beslag. Sedan Funke vägrat att lämna ut ytterligare handlingar försökte tullmyndigheten genom vitesföreläggande tvinga honom att ta fram kopior av vissa kontoutdrag från utländska banker. Funke påstod att han inte kunde få fram dokumenten. Funke åtalades inte men dömdes att betala böter och fick vitesbeloppets storlek höjt för att han inte rättade sig efter föreläggandet. Han klagade till Europadomstolen och hävdade att myndigheterna hade kränkt hans rätt till en rättvis rättegång genom att tvinga honom att ta fram bevis mot sig själv. Domstolen fann att tullmyndigheten hade försökt tvinga Funke att själv ta fram bevis om de påstådda överträdelsena och att tulllagstiftningens speciella karaktär inte kunde berättiga en sådan kränkning av Funkes rätt att inte behöva bidra till anklagelserna mot sig själv. Domstolen ansåg därför att det förelåg en överträdelse av artikel 6. Vitesförbudet har utvidgats till att omfatta även skattetillägg, till följd av Europadomstolens bedömning i målen Janosevic mot Sverige och Västberga Taxi AB och Vulic mot Sverige att det svenska skattetillägget innebär en anklagelse för brott i Europakonventionens mening.

Att det finns en rätt att inte belasta sig själv behöver i och för sig inte innebära att vissa uppgifter inte får efterfrågas. Rätten kränks dock om uppgifterna tvingas fram genom hot om t.ex. vite eller fängelse. Det kan dock diskuteras vad förbudet mot att tvinga fram uppgifter egentligen innebär.

För att undvika att den nya regleringen kommer i konflikt med Europakonventionen bör det införas en bestämmelse som klargör att, om det finns anledning att anta att någon som är föremål för ett föreläggande har begått en gärning som kan föranleda straff eller en straffliknande sanktion, får han eller hon inte föreläggas vid vite att medverka i en utredning som har samband med den gärningen.

Förbudet mot dubbel lagföring

I artikel 4.1 i sjunde tilläggsprotokollet till Europakonventionen regleras rätten att inte bli lagförd eller straffad två gånger ("ne bis in idem"). Enligt den artikeln får ingen lagföras eller straffas på nytt i en brottmålsrättegång i samma stat för ett brott för vilket han redan blivit slutligt frikänd eller dömd. Bestämmelsen hindrar dock inte att målet tas upp på nytt om det finns bevis om nya omständigheter eller om ett grovt fel har begåtts i det tidigare rättegångsförfarandet, vilket kan ha påverkat utgången i målet. En motsvarande bestämmelse som hindrar dubbel lagföring finns i artikel 50 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

Begreppet straff i den mening som avses i Europakonventionen anses även omfatta vissa administrativa sanktioner, t.ex. vite. Den nämnda artikeln kan därför komma att aktualiseras i fall där vite kombineras med t.ex. ett bötesstraff.

Frågan om skattetilläggs förenlighet med regleringen har varit föremål för diskussion i Sverige under lång tid. Regeringen har nyligen beslutat propositionen Skattetillägg: Dubbelprövningsförbudet och andra rättssäkerhetsfrågor (prop. 2014/15:131). Där föreslås en ny reglering som ska undanröja de problem med dubbelbestraffning som den nuvarande regleringen anses medföra.

Även om huvudregeln är att ingen får lagföras eller straffas två gånger för samma brott, kan undantag göras i vissa fall. Enligt Europadomstolens praxis kan en ordning med dubbla påföljder som beslutas av olika organ vid olika tillfällen för samma gärning vara acceptabel från konventionssynpunkt under förutsättning att det dubbla förfarandet varit förutsebart och att det finns tillräckligt nära tidsmässigt och sakligt samband mellan förfarandena. Ett exempel på detta är reglerna om återkallelse av körkort, som normalt beslutas av en länsstyrelse på grund av en lagakraftvunnen dom avseende trafikbrott.

Frågan om dubbelbestraffning kan komma att aktualiseras om någon som framför ett fordon som kan förväxlas med Polismyndighetens utryckningsfordon gör sig skyldig till föregivande av allmän ställning, t.ex. genom att stoppa andra fordon eller att utföra kontroller under sken av att vara polisman, eller till något annat brott. Om den som brukar fordonet äger detta kan även frå-

gan om ett föreläggande enligt den föreslagna lagen aktualiseras. I ett sådant fall rör det sig om två olika gärningar, eftersom förandet av fordonet inte i sig utgör föregivande av allmän ställning. Ett vitesföreläggande enligt den nya lagen skulle därmed inte strida mot dubbelbestraffningsförbudet.

Det är inte heller osannolikt att någon som har fått ett föreläggande att ändra sitt fordon så att det inte längre är förväxlingsbart med ett polisfordon fortsätter att bruka fordonet trots detta. Om föreläggandet har förenats med vite och tiden för att följa föreläggandet har löpt ut kan Polismyndigheten begära att domstol dömer ut vitet. Frågor om utdömande av vite prövas, som nyss nämnts, enligt 6 § viteslagen av förvaltningsrätt på ansökan av den myndighet som har utfärdat föreläggandet. Det skulle inte strida mot dubbelbestraffningsförbudet att samtidigt behandla frågan om utdömande av vite och eventuellt brott.

Den enda situation där det skulle kunna uppstå en konflikt är om någon utreds för brott mot lagen (1970:498) om skydd för vapen och vissa andra officiella beteckningar bestående i att han eller hon i näringsverksamhet har använt polisens vapen på ett motorfordon, samtidigt som Polismyndigheten överväger att ge honom eller henne ett föreläggande att avlägsna vapnet från fordonet enligt den föreslagna lagen. I ett sådant fall får det övervägas vilket förfarande som bör väljas. Att använda båda samtidigt skulle sannolikt ses som en åtgärd som strider mot dubbelbestraffningsförbudet.

Slutsatsen är alltså att eftersom det inte föreslås någon straffsanktion för förandet av ett fordon som har utrustats så att det kan förväxlas med Polismyndighetens utryckningsfordon, torde det inte uppstå några problem om den som har förelagts vite för att inte ha ändrat fordonet samtidigt är föremål för utredning av exempel ett trafikbrott eller föregivande av allmän ställning. Däremot bör frågan om att utkräva straffansvar för att ha använt polisens vapen på ett motorfordon hindra att ett föreläggande enligt den föreslagna lagen utfärdas för samma användning. Skulle en sådan situation uppstå, bör i de flesta fall ett föreläggande enligt den föreslagna lagen prioriteras framför utredning av brottet, eftersom det får anses vara viktigare att undanröja risken för förväxling med Polismyndighetens utryckningsfordon än att döma ut ett

mindre bötesstraff. En bedömning måste dock alltid göras i det enskilda fallet.

8.7 Överklagande

Förslag: Polismyndighetens beslut i tillståndsfrågor och i fråga om förelägganden ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Behörig domstol ska, om klaganden är en fysisk person, vara den förvaltningsdomstol inom vars domkrets han eller hon var folkbokförd vid tidpunkten för beslutet. I övriga fall ska sådana beslut överklagas till den förvaltningsdomstol inom vars domkrets det första beslutet fattades. Det ska krävas prövningstillstånd för överklagande till kammarrätten.

Skälen för förslaget

Beslut i fråga om tillstånd och föreläggande ska kunna överklagas

Polismyndighetens beslut i fråga om tillstånd bör kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Den som har begärt, men nekats, tillstånd har ett intresse av att kunna överklaga beslutet. Detsamma gäller den som visserligen har fått ett begärt tillstånd men där tillståndet har förenats med något villkor som den sökande inte anser vara rimligt.

Likaså bör beslut om föreläggande kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Det bör gälla både om det är fråga om enbart ett föreläggande eller om föreläggandet har förenats med vite.

Prövningstillstånd bör, som i andra motsvarande fall, krävas vid överklagande till kammarrätten.

Ett vitesföreläggande enligt den föreslagna lagen kommer således att kunna domstolsprövas såväl efter överklagande som när Polismyndigheten ansökt om att vitet ska dömas ut.

En särskild forumregel bör införas

Polismyndigheten bedriver numera verksamhet i hela landet. Vid omorganisationen uttalade regeringen, när det gällde överklagande

av vapenärenden, att den nya organisationen borde ha som utgångspunkt att den enskilde inte ska drabbas av försämringar på grund av hur Polismyndigheten väljer att organisera sin verksamhet. En myndighet som koncentrerar handläggningen av en viss typ av ärenden till någon eller några få orter får däremot tåla de olägenheter och extrakostnader som det kan innebära att representanter för myndigheten får resa till en avlägset belägen domstol. Inriktningen borde därför vara att den som överklagar ett vapenärende inte bör få längre till den förvaltningsrätt som ska överpröva frågan än vad som var fallet i den tidigare organisationen (se prop. 2013/14:110 s. 438).

Motsvarande synsätt gör sig gällande i fråga om överklagande av beslut i tillståndsfrågor eller beslut om föreläggande enligt den föreslagna lagen. Det är sannolikt en typ av beslut som, på grund av att de förekommer sällan och kan vara juridiskt komplicerade, kan komma att koncentreras i Polismyndigheten. För att undvika de olägenheter i överklagandehänseende det skulle innebära för en enskild att sådana ärenden koncentreras, bör en särskild forumregel införas. Forumregeln bör utformas efter mönster av nyssnämnda överklaganderegler i vapenlagen. Det innebär att behörig domstol ska, om klaganden är en fysisk person, vara den förvaltningsdomstol inom vars domkrets han eller hon var folkbokförd vid tidpunkten för beslutet. I övriga fall ska beslutet överklagas till den förvaltningsdomstol inom vars domkrets det första beslutet fattades.

8.8 Tillståndsbeslut bör registreras

Förslag: Polismyndighetens beslut om tillstånd att använda de skyddade kännetecknen ska antecknas i vägtrafikregistret.

Skälen för förslaget: Som framgått tidigare föreslås att tillstånd att använda de kännetecknen som skyddas ska knytas till ett visst fordon. För att uppgifterna ska vara tillgängliga på ett enkelt sätt bör de registreras. Det ter sig naturligt att registrera sådana uppgifter i vägtrafikregistret. Genom en sådan lösning är uppgifterna alltid tillgängliga i polisens operativa verksamhet. Den som har ett giltigt tillstånd ska således inte behöva bli stannad och kontrollerad

enbart på grund av fordonets yttre. Om uppgifterna om tillstånd registreras på detta sätt innebär det motsatsvis att om det saknas en uppgift om tillstånd i vägtrafikregistret kan polisen som regel utgå från att det inte finns något sådant. I de fall där ett tillstånd har beviljats men ännu inte har registrerats får dock tillståndshavaren finna sig i att det kan vara nödvändigt att medföra en kopia av tillståndet under färd.

För att kunna registrera uppgifter om tillstånd enligt den föreslagna lagen krävs ändringar i 5 och 6 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Vidare bör Polismyndigheten åläggas att rapportera tillståndsbeslut och beslut om återkallelse av tillstånd till Transportstyrelsen. Det kan dock regleras på lägre författningsnivå.

9 Konsekvenserna av förslagen

Bedömning: Förslagen medför endast marginella ekonomiska konsekvenser. Eventuella merkostnader ryms inom befintliga anslag för myndigheter och domstolar.

Skälen för bedömningen

Konsekvenserna för Polismyndigheten

Förslagen ger Polismyndigheten en möjlighet att ingripa mot problemet med att fordonsägare utrustar sina fordon så att de kan komma att förväxlas med polisfordon. Eftersom det är ett begränsat antal personer som gör detta kan antalet förelägganden inte antas bli särskilt stort. Samtidigt uppstår vinster genom att Polismyndigheten får färre kontakter från allmänheten om falska polisbilar. Möjligheten att ge tillstånd till användande av de skyddade kännetecknen torde inte heller aktualiseras mer än i ett fåtal fall. Inledningsvis kan det dock bli en viss koncentration av tillståndsansökningar. De merkostnader som förslagen kan leda till ryms inom Polismyndighetens nuvarande anslag.

Konsekvenserna för domstolar och andra myndigheter

Eftersom det kan antas bli få fall av både tillstånd och förelägganden, kommer antalet överklaganden också att bli få. Den ökade belastning överklagandereglererna kan innebära för förvaltningsdomstolarna är således marginell och ryms därför inom nuvarande anslag.

Det föreslås att tillstånd till användning av de skyddade kännetecknen ska knytas till motorfordonen och registreras i vägtrafik-

registret. Eftersom det rör sig om ett fåtal tillstånd bedömas att kostnaderna för registreringen ryms inom Transportstyrelsens nuvarande anslag.

Övriga konsekvenser

När det gäller konsekvenserna för företagen kan noteras att det i dag finns några enstaka företag som hyr ut polisfordon till bl.a. filminspelningar. Dessa kommer att behöva ansöka om tillstånd för att få använda de kännetecken som skyddas genom den föreslagna lagen, men ett tillstånd enligt lagen medför inte några kostnader. Inte heller i övrigt kommer förslaget att påverka företagen.

Inga särskilda konsekvenser kan förutses för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet. Förslaget påverkar inte heller den kommunala självstyrelsen, sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet, små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags, jämställdheten mellan män och kvinnor eller möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen.

10 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

10.1 Ikraftträdande

Förslag: Den nya lagen och ändringarna i lagen om vägtrafikregister ska träda i kraft så snart som möjligt.

Skälen för förslaget: Den nya lagen bör träda i kraft så snart som möjligt. Detsamma gäller ändringarna i lagen (2001:558) om vägtrafikregister Första möjliga tidpunkt för ikraftträdande torde vara under våren 2016.

10.2 Övergångsbestämmelser

Bedömning: Det behövs inte några särskilda övergångsbestämmelser.

Skälen för bedömningen: Förslaget att den som har ett motorfordon som är utrustat så att det inte får användas kräver inte i sig några övergångsbestämmelser. Den som hyr ut fordon som kan förväxlas med Polismyndighetens utryckningsfordon, eller som annars vill ha tillstånd att inneha ett sådant fordon, kommer fortsättningsvis att behöva söka tillstånd hos Polismyndigheten för detta. Frågan är om det behövs en viss övergångsperiod för att göra detta. En möjlighet skulle kunna vara att föreskriva att den som innehar ett motorfordon som omfattas av den nya regleringen inom viss tid efter lagens ikraftträdande ska ansöka om Polismyndighetens tillstånd och att ett föreläggande i sådant fall inte får utfärdas förrän tillståndsfrågan har avgjorts av myndigheten.

Övergångsbestämmelser av det slaget bör meddelas bara om det finns ett tydligt behov av dem. Som tidigare redovisats rör det sig om ett begränsat antal fordon där frågan om att söka tillstånd kan bli aktuell. Det finns inte något skäl att tro att Polismyndigheten inte skulle hinna behandla ansökningarna i sådan tid att det inte riskerar att uppstå olägenheter för enskilda.

Eftersom det enligt uppgift från Patent- och registreringsverket inte finns några tillstånd enligt lagen (1970:498) om skydd för vapen och vissa andra officiella beteckningar att använda polisens vapen behövs det inte heller någon övergångsbestämmelse som rör sådana tillstånd.

11 Författningskommentar

11.1 Förslaget till lag om skydd mot användning av vissa kännetecken på motorfordon

Lagens syfte

1 § Denna lag innehåller regler om skydd mot användning av vissa kännetecken på motorfordon. Om någon annan lag eller förordning innehåller bestämmelser som avviker från denna lag ska de bestämmelserna gälla.

I paragrafen anges lagens syfte, som är att skapa ett skydd mot att vissa kännetecken som används på framför allt Polismyndighetens uttryckningsfordon missbrukas. Lagen är subsidiär till andra lagar eller förordningar i den mån de reglerar samma förhållanden. Härigenom påverkas inte andra myndigheters skyldighet att utrusta uttryckningsfordon med larmanordningar. Skyldigheten att ansöka om tillstånd för att använda polisens vapen i näringsverksamhet påverkas inte heller.

Paragrafen behandlas i avsnitt 8.1.

Skyddade kännetecken

2 § Följande kännetecken är enligt denna lag skyddade mot att användas på motorfordon:

1. Polismyndighetens och Säkerhetspolisens vapen,
2. ordet ”polis” i olika sammansättningar eller böjningsformer, och
3. särskild larmanordning som används på polisens uttryckningsfordon.

I 1 § lagen (1970:498) om skydd för vapen och vissa andra officiella beteckningar, 2 kap. 7 § varumärkeslagen (2010:1877) och 10 § första stycket 2 fimalagen (1974:156) finns bestämmelser om användning av polisens vapen i näringsverksamhet.

Paragrafen reglerar dels vilka kännetecken som är skyddade, dels i vilka situationer de är skyddade.

Av *första stycket* framgår att det ska vara fråga om kännetecken som finns på ett motorfordon. Med motorfordon avses här det samma som i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, dvs. ett motordrivet fordon som är avsett att användas huvudsakligen på väg och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran eller för något annat ändamål och som inte är att anse som en traktor eller ett motorredskap. Motorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder. Med användning på motorfordon avses att kännetecknet fästs på fordonet på ett mera beständigt sätt, exempelvis genom omlackering, att det klistras på fordonet eller fästs mera tillfälligt.

Vilka kännetecken som omfattas av regleringen framgår av en uttömmande uppräkningslista i tre punkter. Det gäller för det första de vapen som Polismyndigheten och Säkerhetspolisen har. Bestämmelsen tar sikte på allt användande av dessa vapen, oavsett sammanhang, om det finns på ett motorfordon.

Vidare omfattas ordet ”polis” i olika sammansättningar eller böjningsformer. Det innebär att även sammansatta ord, där ordet polis ingår, faller under regleringen. Därmed kommer beteckningar som t.ex. ”trafikpolis enheten” att omfattas.

Slutligen omfattas också sådan särskild larmanordning som används för polisens utryckningsfordon. Med larmanordning avses både ljudanordning och ljusanordning. I fråga om ljusanordning omfattas både en fast monterad s.k. larmbåge, rotationsljus och annan anordning som tillfälligt kan fästas på fordonet. En larmanordning ska enligt sedan länge gällande föreskrifter visa blått ljus. Det innebär att vissa äldre larmanordningar, t.ex. sådana som visar rött ljus, inte faller under regleringen.

Andra kännetecken som normalt förekommer på Polismyndighetens utryckningsfordon, som exempelvis en sifferserie som betecknar fordonets anropsnummer eller geografisk anknytning, omfattas inte av regleringen.

Användning av något eller några av kännetecknen utan tillstånd kan leda till att fordonägaren med stöd av 5 § föreläggs att ta bort kännetecknen, eller att vidta någon annan åtgärd för att undvika missbruk.

I *andra stycket* upplyses om att det finns vissa bestämmelser om användning av polisens vapen i näringsverksamhet i några andra lagar. När det gäller användning av polisens vapen i näringsverksamhet kommer, till följd av regleringen i 1 §, bestämmelserna i lagen (1970:498) om skydd för vapen och vissa andra officiella be-teckningar att gälla framför förevarande lag. Det innebär bl.a. att den som i näringsverksamhet vill använda Polismyndighetens eller Säkerhetspolisens vapen på ett motorfordon måste ansöka om det hos Patent- och registreringsverket. För annan användning av vap-nen gäller bestämmelserna i denna lag. Den gäller också för an-vändning av de andra skyddade kännetecknen både i näringsverk-samhet och i övrigt.

Paragrafen behandlas i avsnitt 8.2.

Tillåten användning av kännetecken

3 § Kännetecken som anges i 2 § första stycket får endast användas på motorfordon som polisen äger, har nyttjanderätt till eller disponerar på annan grund.

Trots det som sägs i första stycket får sådana kännetecken användas på annat motorfordon om det saknas risk för att fordonet kan förväxlas med polisens fordon.

Paragrafen reglerar, tillsammans med 4 §, i vilken utsträckning de kännetecken som skyddas genom lagen får användas.

Av *första stycket* framgår att kännetecknen alltid får användas på sådana fordon som polisen disponerar. Med polisen avses både Polismyndigheten och Säkerhetspolisen. Regleringen är tillämplig på fordon som någon av myndigheterna äger men också på fordon som någon av myndigheterna har nyttjanderätt till, t.ex. genom leasingavtal. Även fordon som någon av myndigheterna disponerar mera tillfälligt får förses med de skyddade kännetecknen.

I *andra stycket* görs undantag för att skyddade kännetecknen an-vänds på sådana motorfordon där det inte finns någon risk för att fordonet, trots att det t.ex. har ordet ”polis” på dörrarna, förväxlas med ett av Polismyndighetens utryckningsfordon. Det är äldre polisfordon som omfattas av undantaget, framför allt fordon som är lackerade i svart/vitt. Några sådana fordon finns inte längre i bruk vid Polismyndigheten. Inte heller fordon med det utseende

som gällde från mitten av 1980-talet till slutet av samma decennium är längre i bruk.

Paragrafen behandlas i avsnitt 8.3.

4 § Polismyndigheten får ge en fysisk eller juridisk person tillstånd att på ett motorfordon använda sådana kännetecken som anges i 2 § första stycket för

1. museal eller konstnärlig verksamhet, eller
2. annat ändamål om det finns särskilda skäl.

När Polismyndigheten meddelar tillstånd enligt första stycket får myndigheten även föreskriva villkor för hur kännetecknen får användas på allmän plats.

Ett tillstånd får återkallas om

1. fordonet överläts eller förutsättningarna för tillståndet annars upphört,
2. tillståndshavaren trots uppmaning inte följer de villkor som gäller för tillståndet, eller
3. tillståndet missbrukas på annat sätt.

Paragrafen reglerar, tillsammans med 3 §, tillåten användning av de i lagen skyddade kännetecknen.

Enligt *första stycket* får Polismyndigheten ge fysiska eller juridiska personer tillstånd att använda de skyddade kännetecknen på motorfordon.

I två punkter anges för vilka ändamål tillstånd får ges. När det gäller *punkten 1*, konstnärlig eller museal verksamhet, kan myndigheten ge tillstånd när den finner det lämpligt. Den som t.ex. hyr ut filmrekvisita ska således kunna få tillstånd enligt denna punkt för att använda något eller några av de kännetecken som anges i 2 §. I den mån verksamheten bedrivs som näringsverksamhet kan det, beroende på omständigheterna, krävas tillstånd för att använda Polismyndighetens eller Säkerhetspolisens vapen enligt lagen (1970:498) om skydd för vapen och vissa andra officiella beteckningar. I den utsträckning den lagen inte är tillämplig, t.ex. därför att användningen inte är sådan att den kräver tillstånd, gäller denna lag för användning av vapnen i fråga.

Polismyndigheten kan enligt *punkten 2* ge tillstånd för annat ändamål, men då krävs särskilda skäl. Annat ändamål kan exempelvis vara en utställning eller mässa som inte faller under punkten 1 men där myndigheten anser att det finns särskilda skäl att tillåta an-

vändningen. Tillstånd kan också ges för att möjliggöra att ett företag utrustar ett fordon som polisfordon, för att det ska kunna provas i operativ verksamhet. Även andra ändamål som myndigheten anser skulle gagna polisverksamheten eller som annars bedöms som särskilt viktiga kan komma i fråga.

Ett tillstånd ska knytas till ett visst, utpekat motorfordon. Tillståndet ska dessutom ange vem som har beviljats tillstånd och vilket eller vilka kännetecken som får användas på fordonet i fråga.

Lagen anger inte någon begränsning för hur länge ett tillstånd får gälla. I vissa fall får det anses naturligt att tillstånd beviljas tills vidare, t.ex. när det gäller museala ändamål. I andra fall kan tillståndet lämpligen tidsbegränsas, exempelvis tillstånd enligt punkten 2. Är det fråga om uthyrningsföretag som har en etablerad och välskött verksamhet kan likaså tillstånd tills vidare kanske vara lämpligt, medan den som nyss har startat en sådan verksamhet i första hand bör ges ett tidsbegränsat tillstånd.

Enligt *andra stycket* ges Polismyndigheten möjlighet, när den meddelar ett tillstånd, att också föreskriva villkor för hur kännetecknen får användas på allmän plats. Det möjliggör att myndigheten t.ex. kan kräva att kännetecknen täcks över när fordonet färdas på väg eller står uppställt på ett torg. Vidare kan det ställas villkor att när ett fordon avyttras ska alla de kännetecken som tillståndet omfattar avlägsnas från fordonet.

I *tredje stycket* anges i tre punkter under vilka förutsättningar ett tillstånd får återkallas. Det gäller enligt *punkten 1* om fordonet överläts till någon annan. Ett tillstånd att använda kännetecknen ska ges till en viss fysisk eller juridisk person. Om någon annan övertar fordonet bör tillståndet återkallas. Likaså bör tillståndet återkallas om förutsättningarna för tillståndet ändras på annat sätt, t.ex. om företaget som har fått tillståndet upphör. Detsamma bör gälla om tillstånd har beviljats och det uppdagas att den sökande har fått tillståndet på grund av felaktiga uppgifter. Enligt *punkten 2* kan tillståndet även återkallas om tillståndshavaren inte följer de villkor som gäller för tillståndet. Det kan t.ex. vara fråga om att tillståndshavaren systematiskt underlåter att täcka över larmanordningen, om det är ett villkor som har ställts upp. Under förutsättning att tillståndshavaren har påmint om sin skyldighet men trots det har åsidosatt villkoret kan tillståndet återkallas. Slutligen finns enligt *punkten 3* en möjlighet att återkalla tillstånd som missbrukas

på annat sätt. Det kan t.ex. vara fråga om att tillståndshavaren lämnar från sig fordonet utan att närmare kontrollera vem som ska disponera det och för vilket ändamål. Det bör t.ex. inte godtas att ett fordon som kan förväxlas med något av Polismyndighetens utryckningsfordon lånas eller hyrs ut för en svensxa eller ett event där fordonet kan komma att användas på ett olämpligt sätt.

Paragrafen behandlas i avsnitt 8.4.

Vite

5 § Polismyndigheten får förelägga ägaren till ett motorfordon som i strid med 3 eller 4 § bär kännetecken som skyddas i denna lag att avlägsna kännetecknen eller att vidta någon annan åtgärd för att kännetecknen inte ska missbrukas. Ett sådant föreläggande får förenas med vite. Ett beslut om föreläggande gäller omedelbart om inte annat beslutas.

Om fordonet ägs av någon som inte har fyllt 18 år ska det som sägs om ägaren i stället tillämpas på hans eller hennes förmyndare.

I paragrafen regleras möjligheten att förelägga ägaren till ett fordon att från fordonet avlägsna kännetecken som gör att det kan förväxlas med ett polisfordon eller att vidta någon annan åtgärd för att de i 2 § angivna kännetecknen inte ska missbrukas.

Av *första stycket* framgår att ett föreläggande endast får riktas mot ägaren av det aktuella fordonet. Av föreläggandet ska framgå vad fordonsägaren åläggs att göra. I de flesta fall torde det bli aktuellt att förelägga fordonsägaren att ta bort sådana kännetecken som inte får finnas på fordonet.

Föreläggande kan meddelas om något av de skyddade kännetecknen används i strid med lagen. Fordonet behöver således inte vara utrustat med alla kännetecknen utan det kan räcka att det har en otillåten larmanordning eller texten polis på sidorna men ingen larmanordning.

Ett föreläggande enligt paragrafen får förenas med vite. Så som bestämmelsen är utformad är det inte obligatoriskt att förena föreläggandet med ett vite. Om Polismyndigheten bedömer att det är sannolikt att fordonsägaren omedelbart rättar sig efter föreläggandet kan myndigheten välja att inte sätta ut något vite. Om det inte finns positiva tecken som tyder på att det räcker med enbart ett föreläggande bör dock som regel föreläggandet förenas med vite.

Vite är en individualiserad på förhand bestämd ekonomisk sanktion. Den som får ett vitesföreläggande – i detta fall fordonsägaren – ska kunna förstå vad föreläggandet gäller och hur han eller hon ska agera för att undgå att vitet döms ut. Det som bör framgå av vitesföreläggandet är inte bara vad som ska göras, utan också eventuella tidsfrister som gäller och hur stort vitesbeloppet är. Vitesbeloppets storlek ska bestämmas med utgångspunkt i vad som är känt om fordonsägarens ekonomiska förhållanden. Beloppet ska anpassas så att det kan antas leda till att fordonsägaren följer föreläggandet. Vitesbeloppet får dock inte vara oproportionerligt stort i förhållande till det som föreläggandet gäller.

Huvudregeln är att föreläggandet gäller omedelbart, dvs. även om det överklagas. Polismyndigheten kan dock besluta att föreläggandet ska gälla först sedan det har fått laga kraft.

I viteslagen (1985:206) finns bestämmelser om utdömmande av vite. Om fordonsägaren inte gör vad han eller hon har förelagts kan Polismyndigheten ansöka hos förvaltningsdomstol om att vitet döms ut.

I *andra stycket* regleras den situationen att ägaren till fordonet är underårig. Det som gäller om ägaren ska då i stället tillämpas på förmyndare för den underårige.

Paragrafen behandlas i avsnitt 8.5.

6 § Om det finns anledning att anta att en person som är föremål för ett föreläggande har begått en gärning som kan föranleda straff eller en straffliknande sanktion, får han eller hon inte föreläggas vid vite att medverka i en utredning som har samband med den gärningen.

Om den som ska föreläggas är en juridisk person, gäller första stycket även ställföreträdare för den juridiska personen.

Paragrafen innehåller ett förbud mot att använda vite på sådant sätt att den som kan komma att bli föremål för en straffsanktion av något slag tvingas att lämna uppgifter som han eller hon annars hade kunnat avstå från att lämna.

I *första stycket* tydliggörs att den som är föremål för ett föreläggande enligt lagen inte får tvingas att lämna uppgifter om sin egen brottslighet i en utredning som bygger på samma omständigheter som föreläggandet. Eftersom det inte finns någon straffsanktion mot att föra ett fordon som kan förväxlas med Polismyndighetens motorfordon torde den situationen normalt inte uppstå, men om så

skulle vara fallet garanterar paragrafen att personens rättighet att tåga om sin egen brottslighet skyddas.

Andra stycket behandlar det förhållandet att fordonsägaren är en juridisk person. I de fallen ska det som sägs i första stycket i stället tillämpas på ställföreträdare för den juridiska personen.

Paragrafen behandlas i avsnitt 8.6.

Överklagande

7 § Polismyndighetens beslut enligt 4 och 5 §§ som gäller en fysisk person får överklagas till den förvaltningsdomstol inom vars domkrets han eller hon var folkbokförd vid tidpunkten för beslutet. I övriga fall överklagas sådana beslut till den förvaltningsdomstol inom vars domkrets det första beslutet fattades.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

I paragrafen anges dels vilka beslut enligt lagen som får överklagas, dels till vilken domstol det ska göras.

Enligt *första stycket* får Polismyndighetens beslut i tillståndsfrågor överklagas. Det kan gälla såväl när någon har nekats tillstånd enligt 4 § som när ett tillstånd har beviljats men det har förenats med ett villkor som sökanden anser bör tas bort eller ändras. Vidare får Polismyndighetens beslut att förlägga en fordonsägare att vidta åtgärder enligt 5 § överklagas.

Beslut som gäller en fysisk person överklagas till den förvaltningsdomstol inom vars domkrets klaganden var folkbokförd vid tidpunkten för beslutet. Beslut som rör en juridisk person överklagas till den förvaltningsdomstol inom vars domkrets det första beslutet fattades.

I *andra stycket* föreskrivs krav på prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten.

Paragrafen behandlas i avsnitt 8.7.

11.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

5 § I fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), luftfartslagen (2010:500), taxitrafiklagen (2012:211) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, förarbevis-, taxitrafik- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, yrkestrafiklagen (2012:210) eller någon annan författning, taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211) eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter,

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens,

g) den som bedriver sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 eller rådets förordning (EEG) nr 3821/85, eller

h) den som har tillstånd enligt lagen (2016:000) om skydd mot användning av vissa kännetecken på motorfordon att använda polisiära kännetecken på fordon,

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register,

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204),

6. fullgörande av sådan tillsyn som avses i 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), i fråga om fordonsägare och den som är anställd som besiktningstekniker hos ett besiktningsorgan enligt fordonslagen,

7. en utländsk myndighets verksamhet om tillhandahållandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har tillträtt eller av en EU-rättsakt, och

8. fullgörande av skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik och fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

I paragrafen anges för vilka ändamål uppgifter får registreras i vägtrafikregistret.

I *punkten 1* har en ny punkt h införts. Den innebär att vägtrafikregistret får användas för registrering av tillståndsbeslut enligt lagen (2016:000) om skydd mot användning av vissa kännetecken på motorfordon. Genom registreringen kan polisen enkelt kontrollera om en fordonsägare har tillstånd att använda polisiära kännetecken på ett motorfordon.

Paragrafen är, frånsett en redaktionell justering, i övrigt oförändrad.

Ändringen har behandlats i avsnitt 8.8.

6 § I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. a) motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,
 - b) tillstånd enligt lagen (2016:000) om skydd mot användning av vissa kännetecken på motorfordon,
2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon,
 - b) förarutbildning och förarprov,
 - c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,
3. a) behörighet att föra fordon i taxitrafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik, taxitrafik och biluthyrning,
 - b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (2012:210), taxitrafiklagen (2012:211) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller godstransporter,
4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivet fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,
5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85,

6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den,

7. genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574),

8. skattekontroll med hjälp av redovisningscentraler för taxitrafik och uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn över sådana centraler enligt lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik, och

9. a) den som bedriver verksamhet som avses i 5 § 1 g), och

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av bestämmelser om kontroll av företag enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. eller av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt

1. lagen (2004:629) om trängselskatt, eller

2. lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.

Personuppgifter får endast föras in för de ändamål som anges i 5 §.

I paragrafen anges vilka typer av uppgifter som registreras.

Punkten 1 har delats upp, varvid punkten a) motsvarar den tidigare lydelsen och punkten b) har lagts för att möjliggöra registrering av tillstånd enligt lagen (2016:000) om skydd mot användning av vissa kännetecken på motorfordon.

Paragrafen är i övrigt oförändrad.

Ändringen har behandlats i avsnitt 8.8.

Uppdrag

2015-04-01

Uppdrag att överväga lagstiftning mot framförande av fordon som kan förväxlas med polisfordon eller andra utryckningsfordon

Bakgrund och behovet av en utredning

Det förekommer att privatpersoner framför fordon som är målade och utrustade så att de kan förväxlas med polisfordon eller andra utryckningsfordon. Att framföra ett sådant fordon är i dag inte straffbart eller sanktionerat på annat sätt så länge inga åtgärder vidtas som, om de hade vidtagits av en behörig person, hade inneburit myndighetsutövning (jfr Svea hovrätts dom den 20 mars 2012 i mål nr B 10663-11).

Det centrala straffrättsliga skyddet för allmän verksamhet finns i 17 kap. brottsbalken och i 15 § kriminaliseras föregivande av allmän ställning. Bestämmelsen träffar den som obehörigen utger sig för att utöva myndighet eller obehörigen bär uniform, märke eller annat tjänstetecken som ger honom eller henne sken av att tillhöra t.ex. försvarsmakten eller annan kår i det allmännas tjänst. Straffet

är böter eller fängelse i högst sex månader eller, om brottet är grovt, fängelse i högst två år.

Viss reglering som begränsar möjligheterna att utrusta ett fordon så att de kan misstas för ett polisfordon eller annat utryckningsfordon finns även på trafikområdet. I Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:22), som utfärdats med stöd av fordonsförordningen, framgår att larmanordning ska finnas på utryckningsfordon och inte får finnas på annat fordon. Med larmanordning avses lykta och ljudanordning. Den som bryter mot föreskrifterna kan dömas till böter.

Därutöver framgår av lagen (1970:498) om skydd för vapen och vissa andra officiella beteckningar att t.ex. statsvapen, statsflagga eller annat statselement inte utan vederbörligt tillstånd får användas i varumärke eller annat kännetecken för varor eller tjänster i näringsverksamhet. Detsamma gäller annan beteckning, som hännyftar på svenska staten och därigenom ger kännetecknet en officiell karaktär, samt svenskt kommunalt vapen, vilket är registrerat. Straffet för brott mot lagen är böter. Lagstiftningen kan visserligen träffa t.ex. polisemblem, men gäller endast användning i näringsverksamhet och ger därmed inte möjlighet att ingripa mot sådan användning som sker för privat bruk.

Även om det alltså finns ett flertal bestämmelser med delvis olika skyddsintressen som reglerar och begränsar enskildas möjligheter att använda fordon som liknar polisfordon och andra utryckningsfordon, finns det inte något generellt förbud för enskilda att framföra sådana fordon. Det är angeläget att säkerställa att befintlig lagstiftning är utformad så att den effektivt motverkar sådana gärningar som kan rubba allmänhetens förtroende för centrala samhällsfunktioner som polis och annan utryckningsverksamhet. Häri ingår att säkerställa att tillämpliga straffbestämmelser är ändamålsenligt utformade. Det är samtidigt av vikt att kriminalisering endast används när en straffsanktion krävs med hänsyn till gärningens allvar.

Det finns mot den bakgrunden skäl att överväga om befintlig lagstiftning är ändamålsenligt utformad eller om ändringar behövs för att säkerställa skyddet för allmän verksamhet.

Uppdraget

Utredaren ska, genom kontakter med Polismyndigheten och andra relevanta myndigheter, informera sig om vilka erfarenheter som finns av att personer framför fordon som kan förväxlas med polisfordon eller andra utryckningsfordon, hur myndigheterna hanterar sådana situationer och om befintligt regelverk upplevs som bristfälligt. Utredaren ska också analysera om det finns behov av författningsändringar. Utredaren ska särskilt ta ställning till om den befintliga bestämmelsen i 17 kap. 15 § brottsbalken om föregivande av allmän ställning bör utvidgas eller på annat sätt förändras.

Om utredaren gör bedömningen att det saknas behov av författningsändringar ska detta redovisas. Oavsett vilken bedömning övervägandena leder fram till ska dock förslag till författningsändringar presenteras.

Det står även utredaren fritt att, vid sidan av föreslagna författningsändringar, lämna andra förslag på det område som uppdraget avser som hon eller han bedömer kan förväntas bidra till att säkerställa att allmänhetens förtroende för Polismyndigheten och för annan utryckningsverksamhet inte urholkas.

Utredaren ska hålla sig informerad om arbete som bedrivs inom Regeringskansliet och utredningsväsendet på det område som uppdraget avser samt vid behov samråda med myndigheter och andra som verkar inom det område som uppdraget avser.

Utredaren ska bedöma de ekonomiska konsekvenserna av förslaget och hur eventuella ökade kostnader bör finansieras.

Uppdraget ska redovisas senast den 1 juli 2015.

Departementsserien 2015

Kronologisk förteckning

1. Galdenärens möjligheter att överklaga utmätningsbeslut. Ju.
2. Värdepapperscentraler och kontoföring av finansiella instrument. Fi.
3. Trossamfundens sociala insatser. En preliminär undersökning. S.
4. Brottmålsprocessen – en konsekvensanalys. Ju.
5. Uppbörd av böter. Ju.
6. En jämnare och mer aktuell utveckling av inkomstpensionerna. S.
7. Rätten till försvarare, m.m. Ju.
8. Ytterligare en månad inom föräldrapenningen reserveras för vardera föräldern. S.
9. Ett reformerat bilstöd. S.
10. Återlämnande av olagligt utförda kulturföremål. Ku.
11. Res lätt med biljett. N.
12. Missbruk av svenska pass. Omfattning och åtgärdsförslag. Ju.
13. Ändringar i lagen om kontroll av skyddade beteckningar på jordbruksprodukter och livsmedel. N.
14. Statliga utställningsgarantier. En översyn. Ku.
15. Sanktionsavgifter för andra aktörer på fiskets område än yrkesfiskare. N.
16. Avlägsnande av vrak. Ju.
17. Avskaffande av den bortre tidsgränsen i sjukförsäkringen. S.
18. Patientrörlighet inom EES – vissa kompletterande förslag. S.
19. Det kommunala vårdnadsbidraget avskaffas. S.
20. Kostnadsansvar för smittskyddsläkemedel. S.
21. Offentliggörande av uppgifter om ekologiska aktörer. N.
22. Barnombudsmannens anmälnings-skyldighet. S.
23. Höjt avgiftstak för avgift enligt socialtjänstlagen (2001:453) 8 kap. 5 §. S.
24. Ett effektivare förbud vid bristande kreditprövning. Ju.
25. Ett ändamålsenligt minoritetsskydd. Ju.
26. Avskaffande av systemet med etableringslotsar. A.
27. Gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott. Genomförande av det nya CBE-direktivet. Ju.
28. Bidrag för glasögon till barn och unga. S.
29. Skärpta åtgärder mot missbruk av tidsbegränsade anställningar. A.
30. Genomförande av EU:s direktiv om penningförfalskning. Ju.
31. Framtidens filmpolitik. Ku.
32. Anknypningskravet i skuldsaneringslagen. Ju.
33. Ett gemensamt ansvar för mottagande av nyanlända. A.
34. Nya regler för AP-fonderna. Fi.
35. Investeringsstöd för anordnande av hyresbostäder och bostäder för studerande. N.
36. Genomförande av EU:s direktiv om fri rörlighet för arbetstagare. A.
37. Genomförande av det omarbetade asylprocedurdirektivet. Ju.
38. Statligt stöd till civila samhället – en översyn av fyra bidragsförordningar samt stödet till Exit. Ku.
39. Samförståndsavtal med Nato om världlandsstöd. Fö.
40. Falsa polisbilar. Ju.

Departementsserien 2015

Systematisk förteckning

Arbetsmarknadsdepartementet

- Avskaffande av systemet med etableringslotsar. [26]
- Skärpta åtgärder mot missbruk av tidsbegränsade anställningar. [29]
- Ett gemensamt ansvar för mottagande av nyanlända. [33]
- Genomförande av EU:s direktiv om fri rörlighet för arbetstagare. [36]

Finansdepartementet

- Värdepapperscentraler och kontoföring av finansiella instrument. [2]
- Nya regler för AP-fonderna. [34]

Försvarsdepartementet

- Samförståndsavtal med Nato om värdlandsstöd. [39]

Justitiedepartementet

- Gäldenärens möjligheter att överklaga utmätningsbeslut. [1]
- Brottmålsprocessen – en konsekvensanalys. [4]
- Uppbörd av böter. [5]
- Rätten till försvarare, m.m. [7]
- Missbruk av svenska pass. Omfattning och åtgärdsförslag. [12]
- Avlägsnande av vrak. [16]
- Ett effektivare förbud vid bristande kreditprövning. [24]
- Ett ändamålsenligt minoritetsskydd. [25]
- Gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott. Genomförande av det nya CBE-direktivet. [27]
- Genomförande av EU:s direktiv om penningförfalskning. [30]
- Anknytningskravet i skuldsaneringslagen. [32]

- Genomförande av det omarbetade asylprocedurdirektivet. [37]
- Falsa polisbilar. [40]

Kulturdepartementet

- Återlämnande av olagligt utförda kulturföremål. [10]
- Statliga utställningsgarantier. En översyn. [14]
- Framtidens filmpolitik. [31]
- Statligt stöd till civila samhället – en översyn av fyra bidragsförordningar samt stödet till Exit. [38]

Näringsdepartementet

- Res lätt med biljett. [11]
- Ändringar i lagen om kontroll av skyddade beteckningar på jordbruksprodukter och livsmedel. [13]
- Sanktionsavgifter för andra aktörer på fiskets område än yrkesfiskare. [15]
- Offentliggörande av uppgifter om ekologiska aktörer. [21]
- Investeringsstöd för anordnande av hyresbostäder och bostäder för studerande. [35]

Miljö- och energidepartementet

Socialdepartementet

- Trossamfundens sociala insatser. En preliminär undersökning. [3]
- En jämnare och mer aktuell utveckling av inkomstpensionerna. [6]
- Ytterligare en månad inom föräldrapenningen reserveras för vardera föräldern. [8]
- Ett reformerat bilstöd. [9]
- Avskaffande av den bortre tidsgränsen i sjukförsäkringen. [17]

Patientrörlighet inom EES – vissa
kompletterande förslag. [18]

Det kommunala vårdnadsbidraget
avskaffas. [19]

Kostnadsansvar för
smittskyddsläkemedel. [20]

Barnombudsmannens anmälnings-
skyldighet. [22]

Höjt avgiftstak för avgift enligt social-
tjänstlagen (2001:453) 8 kap. 5 §. [23]

Bidrag för glasögon till barn och unga. [28]