



SPESIALENHETEN FOR POLITISAKER

**PÅTALEVEDTAK**

**Dok. nr.**

**SAK NR 10248221 76/11-123**

**VEGTRAFIKKUHELL MED PERSONSKADE I HORDALAND POLITIDISTRIKT  
- POLITIETS FORFØLGELSE OG HINDRING AV VAREBIL SOM IKKE  
STANSET FOR POLITIKONTROLL**

**Anmeldelsen**

Like før midnatt torsdag 27. januar 2011 ble Spesialenheten for politisaker varslet av operasjonsleder ved Hordaland politidistrikt om et vegtrafikkuhell med personskade som hadde funnet sted i Vågsbotn klokken 23:18 samme kveld. En varebil hadde kjørt inn i to uniformerte politibiler. Rett forut for sammenstøtet hadde fører av bilen unnlatt å stanse for politiet, og politiet hadde foretatt en bilforfølgelse.

De to uniformerte politibilene som var involvert i ulykken sto skråstilt i vegbanen da sammenstøtet skjedde. Føreren av varebilen og hans passasjer ble alvorlig skadet i ulykken. En polititjenestemann fikk lettere personskade.

**Spesialenhetens etterforskning**

Spesialenheten for politisaker igangsatte etterforskning umiddelbart etter politiets varsling om ulykken.

Spesialenheten har avhørt fører av personbilen, A og passasjeren i bilen, B.

Spesialenheten har avhørt politibetjent C, politibetjent D og politibetjent E med status som mistenkte. Politibetjent C var fører av en av de patruljebilene som forfulgte varebilen. Politibetjent D var fører av politiets cellebil og var innblandet i sammenstøtet med bilen A førte. Politibetjent E var fører av en av politibilene som sto i veibanen da ulykken skjedde, han var også i kontakt med A umiddelbart etter ulykken.

Som vitner har Spesialenheten avhørt operasjonsleder ved Hordaland politidistrikt F, politibetjent G og politibetjent H.

Fra Hordaland politidistrikt har Spesialenheten innhentet åsteds og undersøkelsesrapport, illustrasjonsmappe fra Kriminalteknisk seksjon, lydlogg og utskrift fra politiets oppdragslogg for den aktuelle hendelsen, samt rapport fra Statens vegvesen vedrørende teknisk undersøkelse av varebilen.

Spesialenheten har videre innhentet korresponderende straffesaksdokumenter i Hordaland politidistrikts sak med anmeldelsesnummer [REDACTED] der A blant annet er siktet for kjøring i ruspåvirket tilstand og vold mot politibetjent D, sak med anmeldelsesnummer [REDACTED]

Spesialenheten for politisaker

*Sjefen for Spesialenheten, besøk: Grønnegata 82*

Post: Postboks 93, 2301 HAMAR

Tel: 62556100 Faks: 62556102

E-post: [post@spesialenheten.no](mailto:post@spesialenheten.no)

der A er siktet for bilbruktstyveri av varebilen som er innblandet i ulykken, og sak med anmeldelsesnummer [REDACTED] vedrørende trusler mot ansatte ved Haukeland sykehus.

### Nærmere om sakens faktum

På bakgrunn av opplysninger fremkommet i saken legger Spesialenheten til grunn følgende:

Det innkom melding til operasjonssentralen ved Hordaland politidistrikt torsdag 27. januar 2011 kl. 22:30 fra betjeningen ved en bensinstasjon i Arna om at det var en mulig beruset sjåfør på stedet. En uniformert politipatrulje bestående av politioverbetjent J og en sivil politipatrulje bestående av politibetjent K kjørte til bensinstasjonen. Tjenestemennene var alene i hver sin tjenestebil.

På bensinstasjonen oppfattet politioverbetjent J at føreren av en hvit varebil var den personen meldingen om beruselse gjaldt. Politibetjent J observerte at det befant seg en kvinnelig passasjer i varebilen.

Varebilen kjørte ut fra bensinstasjonen og politibetjent J gav beskjed over samband til politibetjent K om at den hvite varebilen skulle stanses for kontroll. Politibetjent K kjørte opp like bak varebilen og gav tegn til fører ved blålys og blinkende langlys om at han skulle stanse. Fører av varebilen stanset imidlertid ikke.

Politibetjent K informerte operasjonsleder og startet forfølgelse av varebilen kl. 22:53. Samtidig gav operasjonsleder beskjed til andre politipatruljer som befant seg i nærheten om at de skulle kjøre inn mot området der varebilen kjørte. På dette tidspunkt benyttet politibetjent K blålys og sirener.

Den forfulgte varebilen kjørte i høy hastighet på deler av strekningen fra Ådnavegen og videre inn på Arnatveitvegen. Politibetjent K registrerte at hans eget speedometer til tider hadde en hastighet på 120 km/t, men at varebilen likevel økte avstanden. Blålys og sirener ble da slått av, og politibetjent K la seg lenger bak for å unngå å presse fører av varebilen til å øke hastigheten ytterligere. Politibetjent K hadde fremdeles visuell kontakt med bilen og så at denne kjørte over en midtrabatt og senere inn i Gullfjellsveien. Etter en tid snudde varebilen og passerte med høy hastighet politibetjent K som var på vei opp mot Gullfjellet.

På dette tidspunkt hadde det kommet en ny politipatrulje bestående av politibetjent C og politibetjent E til området. Politipatruljen sto i krysset Unnelandsveien/Gullfjellsveien og observerte at varebilen kjørte ned fra Gullfjellet i høy hastighet og uten kjørellys.

Politibetjent C som var fører av patruljebilen tok da opp forfølgelsen og kjørte etter varebilen ut på hovedveien i retning Arna. Politipatruljen lå i god avstand og benyttet blålys, sirener og blinket med kjørelysene for å gi signal til varebilen om at denne måtte stanse. Det var god sikt og gode kjøreforhold.

Da varebilen nærmet seg Hjelle bakeri økte føreren hastigheten og la seg over i motgående kjørebane slik at biler som kom imot måtte svinge unna. En patrulje fra utrykningspolitiet hadde tatt oppstilling like etter Hjelle bakeri. Patruljen fra utrykningspolitiet signaliserte med blålys at varebilen skulle stanse. Fører av varebilen fortsatte imidlertid i en hastighet anslått til 120 km/t.

Operasjonsleder besluttet på dette tidspunkt at politibetjent C skulle slå av blålys og sirener, avslutte forfølgelsen og legge seg i god avstand bak varebilen for å observere. Det fremkommer av operasjonsloggen at denne meldingen ble gitt klokken 23:10. Beslutningen ble straks etterkommet av politibetjent C.

Varebilen fortsatte i stor hastighet mot Åsane og kjørte over en lengre strekning i feil kjørebane slik at flere motgående kjøretøy måtte svinge ut mot grøften. I krysset Arnavegen og Peder Jepsensveg var veien stengt grunnet vegarbeid i Bjørkhaugtunellen og Særetunellen. Fører av varebilen ignorerte stopp-markeringen og kjørte gjennom sperringen. Vegarbeidere var i arbeid inne i tunnelene og det var vanskelige passeringsforhold.

For å varsle vegarbeiderne i tunnelene om fare satt politibetjent C på blålys og sirene da politipatruljen kjørte etter varebilen gjennom tunnelene. Blålys og sirener ble slått av straks politibilen kom ut av den siste tunnelen. Patruljen holdt lav hastighet i tunnelen og mistet dermed varebilen av syne deler av tiden. Ved utgangen av Særetunellen observerte tjenestemennene baklysene på varebilen flere hundre meter fremme. Blålys og sirener ble ikke slått på etter dette, og patruljebilen ble liggende bak for å observere.

På store deler av strekningen kjørte en patruljebil ført av politibetjent L bak patruljebilen politibetjent C førte.

Kort tid etter at politipatruljene hadde passert Gaupås fikk de melding om at andre uniformerte politipatruljer hadde tatt oppstilling ved rundkjøringen i Vågsbotn, samt at de måtte øke avstanden til varebilen ytterligere. Det legges til grunn at nærmeste politipatrulje på dette tidspunkt lå mer enn 150 meter bak varebilen.

Politiets stopp-post ble etablert omtrent 200 meter etter rundkjøringen i Vågsbotn i retning Arna. Sperringen ble etablert i et område der det er en flere hundre meters åpen og oversiktlig vegstrekning i den retning varebilen var antatt å komme fra. Utenfor vegskulderen er det et lett skrånende terreng. Det er autovern på begge sider av veien. Det var tørr vegbane, og sikten var god. Det legges til grunn at sperringen var synlig på god avstand og at det var mulig å stoppe. Fartsgrensen på stedet er 70 km/t.

Stopp-posten ble satt opp ved at kjørefeltene i begge retninger ble delvis blokkert ved at politiets uniformerte biler ble skråstilt i veibanen. En patruljebil ført av politibetjent E skråstilte seg til høyre i kjørebane, en annen patruljebil ført av politibetjent Raymond Skjervheim skråstilte seg ved siden av, men noe lenger fremme. En tredje patruljebil skråstilte seg i venstre kjørebane rett bak de to første kjøretøyene, men da noe nærmere autovernet. Det legges til grunn at det var begrenset plass mellom sistnevnte patruljebil og autovernet, men at det var mulig å passere. Alle de tre patruljebilene markerte stopp-posten med blålys og tente nærlys.

Bakerst i sperringen sto en cellebil ført av politibetjent D. Politibetjent D var den sist ankomne politipatrulje ved sperringen. Cellebilen ble stilt på skrå inn mot midten av veien, og med passasje ut mot autovernet. Cellebilen hadde aktiverte blålys.

Kort tid etter at tjenestebilene ble skråstilt i veibanen kom varebilen til syne på Blindheimsflaten. Tjenestemennene bevegde seg ut av vegbanen og over autovernet. Politibetjent D rakk imidlertid ikke å forlate cellebilen før varebilen traff den midterste av de skråstilte patruljebilene med sin høyre front. Varebilen berørte så autovernet med sin venstre side, hvoretter den fortsatte fremover mot cellebilen som sto midt i veien. Cellebilen ble truffet av varebilen i høyre del av fronten, deretter ble den skjøvet bakover.

Det fremstår som uklart om det ble gitt direkte ordre fra operasjonssentralen om at bilen skulle stoppes. Med utgangspunkt i lydloggen fra den aktuelle hendelsen legges det til grunn at det fra operasjonssentralen ble tatt opp om man kunne lage sperring i Vågsbotn, at man

skulle prøve å stoppe varebilen og at det også ble spurt om det var en lastebil der som kunne brukes som vegsperring. På bakgrunn av forklaringer og egenrapporter fra tjenestemennene som var involvert i forfølgelsen og etableringen av stopp-posten legger Spesialenheten til grunn at tjenestemennene oppfattet det slik at ordren var å stoppe varebilen.

Med utgangspunkt i opplysninger A skal ha gitt til tjenestemenn i arresten ved Hordaland politidistrikt, samt forklaringer fra de tjenestemenn som befant seg på ulykkesstedet, legges det til grunn at A ikke reduserte farten eller forsøkte å bremse før ulykken inntraff.

A og B har anført at cellebilen var i bevegelse og kjørte mot varebilen da ulykken inntraff. Tjenestemenn som var på ulykkesstedet har forklart at alle politibilene sto i ro da varebilen kom.

Rett etter ulykken oppstod røykutvikling i et av de involverte kjøretøyene. Dette, sammenholdt med at varebilen var lastet med gassbeholdere, førte til at det ble besluttet at området måtte evakueres før ambulanse kom til stedet. A og B ble derfor løftet ut av varebilen av polititjenestemennene. Spesialenheten legger til grunn at det forelå en alvorlig situasjon og at det fremsto som nødvendig å evakuere området.

A og B har forklart at en polititjenestemann umiddelbart etter ulykken kom bort til A og sparket ham i bena. Det var politihøgskolestudent L og politibetjent E som løftet A ut av varebilen etter ulykken. A ble påsatt håndjern og lagt i stabilt sideleie rett utenfor bilen. På grunn av røykutvikling fra varebilen ble han imidlertid båret lenger bort og igjen lagt i stabilt sideleie. Politibetjent E har forklart at det ikke ble utøvd vold mot A. Voldshandlinger er heller ikke observert av noen av de andre tjenestemennene på stedet. B ble tatt ut av bilen på motsatt side, men har opplyst at hun observerte at A ble sparket av en tjenestemann.

Det er ved teknisk undersøkelse hos Statens vegvesen ikke funnet tekniske mangler på varebilen som kan ha medvirket til utfallet av ulykken.

A har forklart at han var ruset på amfetamin under kjøringen. Opplysningene understøttes av analyseresultat fra folkehelseinstituttet der det fremkommer at det er påvist metamfetamin, klonazepam, THC og morfin i blodprøve tatt av A kort tid etter ulykken.

Polititjenestemennene var ikke på noe tidspunkt før ulykken inntraff kjent med identiteten til fører og passasjer i varebilen. Fører og passasjer ble først identifisert på ulykkesstedet.

Både A og B ble alvorlig skadet i ulykken. De ble begge fraktet med ambulanse til Haukeland universitetssykehus. A ble påført brudd i hoften og ble operert for dette. B ble påført flere brudd i ribbena, samt en ryggskade. Begge var innlagt på sykehus i flere uker.

Politibetjent D ble påført skrubbsår, bloduttredelser og hevelser i hodet og ansiktet, vridning i nakken samt smerter i et kne.

#### **Spesialenhetens vurdering:**

Spesialenheten for politisaker skal automatisk iverksette etterforskning når noen dør eller blir alvorlig skadet som følge av politiets tjenesteutøvelse, jf. straffeprosessloven § 67, åttende ledd, jf. påtaleinstruksen § 34-6, annet ledd.

I denne saken inntraff et vegtrafikkuhell med alvorlig personskade i tilknytning til forfølgelseskjøring og stopp-post iverksatt for å stanse kjøretøyet. Spesialenheten må vurdere om de tjenestemenn som var involvert i forfølgelsen og stopp-posten har begått straffbare tjenestehandlinger. Videre må det vurderes om noen av de tjenestemenn som

befant seg på ulykkesstedet kan holdes strafferettslig ansvarlig for å ha anvendt makt mot A.

### 1. Forfølgelsen

Det var politibetjent C som var fører av den patruljebilen som kjørte etter A under store deler av forfølgelsen. Det var også denne patruljebilen som lå bak A da ulykken inntraff.

Det sentrale vurderingstema er om det var forsvarlig å oppta og fortsette bilforfølgelsen, og om forfølgelsen skjedde på forsvarlig måte. Aktuelle straffebestemmelser anses å være vegtrafikkloven § 3, jf. § 31, første ledd, som gjelder uaktsom kjøring, og straffeloven § 325, første ledd nr. 1 om grov uforstand i tjenesten. Spørsmålet er om fører av politibilen handlet i strid med aktsomhetsnormen i vegtrafikkloven § 3.

Under forfølgelse av motorkjøretøy må nødvendigheten av å stanse det forfulgte kjøretøyet veies opp mot faren ved forfølgelsen.

Politidirektoratet har i rundskriv 2009/005 gitt instruks om politiets utrykningskjøring og forfølgelse av kjøretøy som innebærer en skjerpelse i forhold til tidligere instruks. Forfølgelse er regulert i pkt. 2.2 og 3. Av punkt 3.2 og 3.3 fremkommer blant annet følgende:

- "3.2. Forfølgelse som innebærer utrykningskjøring..., kan kun skje...når det vurderes forsvarlig og ubetinget nødvendig. Forfølgelse må hele tiden veies opp mot den trafikklfare man utsetter seg selv og andre for.*
- 3.3. Forfølgelsen skal straks avbrytes dersom det anses uforsvarlig å fortsette. Det forfulgte kjøretøy kan i stedet følges på avstand for å observere hvor kjøretøyet tar veien"*

Brudd på instruksene medfører ikke i seg selv straffansvar, men vil være av betydning for vurdering av straffansvar etter lovbestemmelsene angitt ovenfor.

I medhold av vegtrafikkloven § 11, jf. trafikkreglene § 2 nr. 4 kan fører av utrykningskjøretøy fravike trafikkreglene når det er nødvendig eller vesentlig til lette i tjenesten, men fører er likevel bundet av grunnregelen om aktpågivende og varsom kjøring i lovens § 3. Hvordan aktsomhetsnormen skal forstås når den skal anvendes på politikjøretøy i en utrykningssituasjon, beror på en konkret vurdering der det foretas en avveining mellom behovet for å få gjennomført tjenesteoppdraget og hensynet til trafikksikkerheten, jf. bl.a. Rt. 1994 side 1478.

Forfølgelsen av varebilen ble iverksatt klokken 22:53 med grunnlag i mistanke om kjøring i ruspåvirket tilstand. Det legges til grunn at A var den personen betjeningen ved bensinstasjonen meldte om.

Den første del av forfølgelsen skjedde for å identifisere varebilen og for å stanse en mulig ruspåvirket fører. Innledningsvis holdt varebilen normal hastighet, men etter at politibetjent K hadde forsøkt å stoppe bilen økte hastigheten til opp mot 120 km/t. Politibetjent K oppfattet da at A ville unndra seg kontroll. Det var på dette tidspunkt operasjonssentralen ble varslet om at forfølgelsen startet.

På bakgrunn av omstendighetene finner Spesialenheten ikke holdepunkter for at utrykningskjøringen var i strid med forsvarlighets- og nødvendighetskravet i ovennevnte rundskriv. Det forelå mistanke om ruspåvirkning og det ble etter hvert hastighetsoverskridelser og kjøring i motgående kjørebane. I tillegg unnlot A å stanse for kontroll, jf. vegtrafikkloven § 10, et forhold som i seg selv er alvorlig. Under slike

omstendigheter var det fare ved fortsatt kjøring. Tatt i betraktning at kjøringen foregikk på trafikkerte hovedveier i Eensområdet, og også på veier i tettbebygde strøk med fortau og fotgjengeroverganger anses denne faren å være nærliggende. Det forelå således et fremtredende behov for å stanse A' videre kjøring. Samtidig medførte forfølgelsen en eskalering av situasjonen, noe som krevde en vurdering av om fortsatt forfølgelse var forsvarlig.

Den første delen av forfølgelsen der politibetjent K lå bak varebilen ble avbrutt da varebilens hastighet ble vurdert for høy. Det er ikke holdepunkter for at den totale trafikksikkerheten ble tilsidesatt ved denne del av forfølgelsen.

Det neste spørsmål er om det var forsvarlig av politibetjent C å gjenoppta forfølgelsen fra krysset Unnelandsvegen/Gullfjellsvegen. Sentralt ved vurderingen er hvorvidt politiets egen kjøring har vært uforsvarlig, eller om politiet ved sin forfølgelse har fremprovosert uforsvarlig kjøring fra den forfulgte side. Det må videre vurderes hvorvidt det var ubetinget nødvendig å gjenoppta forfølgelsen på dette tidspunktet.

For å søke å ta igjen det forfulgte kjøretøyet måtte politibilen holde en hastighet langt over fartsgrensen, anslått til opp mot 120 km/t. Det er likevel ikke opplysninger i saken som gir holdepunkter for at politiets egen kjøring representerte konkret fare i trafikken.

For vurderingen av politiets innvirkning på A' kjøring er avstand og bruk av signalanlegg sentrale momenter. Det legges til grunn at politibetjent C på strekningen ned mot Hjelle bakeri lå i god avstand til det forfulgte kjøretøyet og at signalanlegget ble benyttet i samsvar med instruks. Forfølgelsen ble, i samsvar med instruks, avbrutt etter ordre fra operasjonssentralen like etter Hjelle bakeri, da det ble vurdert å være uforsvarlig å fortsette. Etter dette tidspunkt fulgte politibetjent C etter på avstand for å observere hvor varebilen tok veien.

Bruk av lys- og lydsignal er regulert i ovennevnte instruks pkt. 4. Ved utrykningskjøring bør blinkende blått lys benyttes, jf. pkt. 4.1. Dersom det kreves fri vei, skal slikt lys benyttes. I tillegg kan sirene nyttes når det anses nødvendig, jf. pkt. 4.2. Det er ikke holdepunkter for at bruken av lys og sirene har skjedd i strid med instruks.

Hva gjelder politibetjent Cs bruk av blålys og sirener gjennom Bjørkhaugtunnelen og Særetunnelen finner Spesialenheten at dette var nødvendig for å varsle vegarbeiderne i tunnelene om den betydelige fare varebilen representerte. Tjenestemennene var på dette tidspunkt klar over at fører av varebilen var villig til å ta sjanser og hadde observert at han utsatte seg selv og andre for fare ved sin kjøring. Avstanden mellom politibilen og varebilen var på dette tidspunkt så stor at polititjenestemennene mistet varebilen av syne. Det er ikke grunnlag for å slutte at politiets bruk av signalanlegget i tunnelen påvirket A' kjøreatferd.

Forfølgelsen var avbrutt og politibetjent C benyttet ikke signalanlegget de siste 3-4 minuttene før ulykken inntraff. Avstanden mellom politibilen og varebilen er anslått å ha vært minst 150 meter da ulykken skjedde. Ved å legge til grunn opplysningene som er fremkommet om fart og avstand er det ikke holdepunkter for at politiets kjøring på dette tidspunkt, ved å følge etter og observere, var uforsvarlig.

Hvorvidt det var ubetinget nødvendig å forfølge kjøretøyet A var fører av, vil måtte bero på en konkret vurdering fra tjenestemennene der og da. Spesialenheten finner ikke holdepunkter i saken som tilsier at nødvendighetskravet er vurdert feil.

Spesialenheten finner at den totale trafikksikkerhet ikke er tilsidesatt i slik grad at

aktsomhetsnormen i vegtrafikkloven § 3 er overtrådt av politibetjent C. Ulykken finnes ikke å ha inntruffet som følge av uforsvarlig eller kritikkverdig tjenesteutførelse fra politibetjent Cs side.

## 2. Ulykkesstedet

Politiets maktbruk ved inngrep mot borgerne er regulert i politiloven § 6, jf. særlig annet og fjerde ledd, jf. politiinstruksen § 3-2. Det følger av dette at politiet kan utøve makt under tjenesteutøvelsen i den utstrekning det er nødvendig, forsvarlig og forholdsmessig.

I politidirektoratets rundskriv 2009/012 er det gitt instruks om tvangsmessig stans av kjøretøy ved spikermatte, vegsperring eller forsettlig påkjørsel. Tvangsmessig stans kan iverksettes forutsatt at lempeligere midler forgyeves er forsøkt eller åpenbart ikke vil føre frem.

Spesialenheten finner at lempeligere midler har vært forsøkt ved at politiet helt fra varebilen kjørte fra bensinstasjonen signaliserte og gav fører en rekke muligheter til å stanse. På bakgrunn av A' kjøreatferd den aktuelle kvelden, der han ved flere anledninger hadde vist at han var villig til å sette andre menneskeliv i fare, var det et klart behov for å stanse videre kjøring.

Det må tas stilling til påstandene om at cellebilen politibetjent D var fører av var i bevegelse/kjorte mot varebilen da ulykken inntraff. Slik saken er opplyst finner Spesialenheten ikke bevismessig dekning for at cellebilen var i bevegelse idet sammenstøtet inntraff. Politibetjent D hadde tatt av seg bilbeltet og var på vei ut av bilen på dette tidspunktet.

Det fremkommer av instruks om tvangsmessig stans at en med vegsperring mener bastant blokkering av hele vegen med busser, lastebiler eller andre store kjøretøy. I herværende sak forelå ikke en slik bastant blokkering av hele vegen. Etter det opplyste var det mulig å passere mellom de skråstilte politibilene og autovernet. Spesialenheten ser det slik at tjenestemennene ved de skråstilte bilene hadde satt opp en form for hastighetsbegrensende innsnevring. Ettersom det her ikke er tale om en vegsperring i instruksens forstand, får rundskrivets punkt 3 ikke direkte anvendelse.

Etter en totalvurdering av ovennevnte finner Spesialenheten at den totale trafikksikkerheten ikke er tilsidesatt slik at aktsomhetsnormen i vegtrafikkloven § 3 er overtrådt ved politiets hastighetsbegrensende innsnevring. Det er ikke grunnlag for å anta at politibetjent D benyttet makt ved å kjøre mot varebilen, eller at de andre tjenestemennene på ulykkesstedet tok i bruk ulovlige maktmidler. Det vises særlig til at det var behov for å stanse varebilen og at årsaksbildet også preges av liten tid til planlegging.

Etter dette kan det ikke ses å foreligge forhold som tilsier at tjenestemennene på ulykkesstedet har handlet på en måte som kan medføre straffansvar.

## 3. Ulovlig maktutøvelse etter ulykken

Spørsmålet er så om politibetjent E kan holdes strafferettslig ansvarlig for å ha utøvd vold mot A slik at straffeloven § 228 om legemsfornærmelse og/eller straffeloven § 325, første ledd nr. 1 om grov uforstand i tjenesten kan få anvendelse.

Spesialenheten kan ikke se at det er bevismessig dekning for at politibetjent E har sparket eller på annen måte utøvd vold mot A. Ingen av de avhørte tjenestemenn har observert en slik handling. B, som har bekreftet A' beskyldninger, var etter det opplyste ikke i posisjon til å kunne observere det som skjedde med A umiddelbart etter ulykken. Politibetjent E kan

etter dette ikke bli å straffe verken for overtredelse av straffeloven § 228, første ledd eller § 325, første ledd nr. 1.

**Vedtak:**

Saken henlegges for politibetjent C og for politibetjent D i forhold til vegtrafikkloven § 3 jf. § 31, første ledd og straffeloven § 325, første ledd nr. 1 som intet straffbart forhold anses bevist.

Saken henlegges for politibetjent E i forhold til straffeloven § 228, første ledd og straffeloven § 325, første ledd nr. 1 som intet straffbart forhold bevist.

A, B, politibetjent C, politibetjent D og politibetjent E underrettes om vedtaket.

Kopi av vedtaket sendes politimesteren ved Hordaland politidistrikt.

**Sjefen for Spesialenheten for politisaker, 31. august 2011**