



SPESIALENHETEN FOR POLITISAKER

PÅTALEVEDTAK

Dok. nr.

SAK NR 10248609 629/11-123

VEGTRAFIKKUHELL MED PERSONSKADE I SUNNMØRE POLITIDISTRIKT – POLITIETS FORFØLGELSE AV KJØRETØY SOM IKKE STANSET FOR POLITIKONTROLL

Anmeldelsen

Spesialenheten for politisaker ble tirsdag 30. august 2011 varslet av operasjonssentralen ved Sunnmøre politidistrikt om et vegtrafikkuhell med personskade som hadde funnet sted ved tunnelinngangen til Ellingsøy klokken 13:50 samme dag. Fører av en Fiat Punto ble sittende fastklemt i bilen etter at han mistet kontroll over bilen og kjørte inn i en lastebil. Forut for sammenstøtet hadde fører unnlatt å stanse på politiets signal, og politiet hadde foretatt en kortvarig bilforfølgelse.

Føreren av bilen ble alvorlig skadet i ulykken.

Spesialenhetens etterforskning

Spesialenheten igangsatte etterforskning etter politiets varsling om ulykken.

Spesialenheten har avhørt tjenestemennene som bemannet den sivile tjenestebilen som foretok forfølgelsen forut for uhellet. Politibetjent A var fører av bilen mens politibetjent B var passasjer. Begge er avhørt med status som mistenkte.

Spesialenheten har avhørt fører av det forfulgte kjøretøyet, C.

Som vitner har Spesialenheten avhørt D og E. D var fører av lastebilen som ble påkjørt av det forfulgte kjøretøyet. E var på arbeid i nærheten av ulykkesstedet.

Spesialenheten har innhentet og gjennomgått korresponderende etterforskningsdokumenter i Sunnmøre politidistrikts sak [REDACTED], herunder rapport om vegtrafikkuhell, illustrasjonsmappe fra åstedet og rapport fra Statens vegvesen vedrørende teknisk undersøkelse av bilen.

Videre har Spesialenheten innhentet utskrift av politiets oppdragslogg og lydlogg som omhandler den aktuelle hendelsen.

Nærmere om sakens faktum

Politibetjent A og politibetjent B kjørte tirsdag 30. august 2011 en sivil tjenestebil da de like før klokken 13:48 i krysset Bøgata/Borgundveien ble oppmerksom på en Fiat Punto som kjørte med utgått dagskjennetegn foran, uten kjennetegn bak og med et vindu

Spesialenheten for politisaker

Sjefen for Spesialenheten, besøk: Grønnegata 82

Post: Postboks 93, 2301 HAMAR

Tel: 62556100 Faks: 62556102

E-post: post@spesialenheten.no

dekket av plast. De bestemte seg for å følge etter bilen for å foreta en rutinekontroll av kjøretøyet og føreren.

Fiat`en kjørte Nørvegata og videre inn i 30 km/t sonen i Kolvikbakken. Tjenestemennene registrerte at Fiat`en ved Kolvikbakken skole økte farten. Politipatruljen satte på blålys og startet forfølgelse av bilen.

Avstanden mellom tjenestebilen og Fiat`en var på dette tidspunkt i følge tjenestemennene 50-100 meter. Det var fartsdumper i veien og tjenestebilen klarte ikke å innhente den forfulgte bilen.

Operasjonssentralen ble klokken 13:49 informert om at patruljen fulgte etter en bil som ikke stanset på politiets signal.

Kort tid etter kjørte Fiat`en inn i Hundsværgata. Dette er en liten gate som går over til en gangvei, før den igjen går ut i Nørvegata. Tjenestemennene har forklart at på dette tidspunkt ble tjenestebilens sirener aktivert. De fortsatte etter Fiat`en på gangveien før de på ny svingte ut i Nørvegata. De oppfattet at fører av bilen hadde en aggressiv kjøreatferd, og avstanden mellom bilene ble stadig større.

Fiat`en kjørte vestover i akselerasjonsfeltet ned mot E136. Tjenestemennene har forklart at avstanden mellom den forfulgte bilen og tjenestebilen igjen økte. Tjenestemennene oppfattet at fører av Fiat`en vinglet og kjørte ukontrollert, og at han foretok flere forbikjøringer på vegskulderen.

Tjenestemennene har forklart at de vurderte situasjonen som farlig og la seg bevisst lengre bak det forfulgte kjøretøyet slik at føreren ikke skulle føle seg presset. Politibetjent B har forklart at patruljebilen på dette tidspunkt holdt en hastighet på ca 70 km/t, og at de hadde visuell kontakt med den forfulgte bilen. De hadde fremdeles aktiverte blålys og sirener i den hensikt å varsle andre trafikanter.

Ved avkjøringsfeltet mot rundkjøringen til Ellingsøytunnelen var det flere biler mellom den forfulgte bilen og tjenestebilen. Fører av Fiat`en overholdt ikke vikeplikten i rundkjøringen og kjørte inn i en lastebil som befant seg i rundkjøringen. Fiat`en ble kilt fast under lastebilen.

C har til Spesialenheten forklart at han ved nedkjøringen til Esso stasjonen, like etter at han hadde kommet ut fra Hundsværgate, hørte sirener og så blålys og forsto at politiet fulgte etter ham. Han har videre forklart at han holdt en fart på ca 100-105 km/t og at han følte at tjenestebilen kjørte tett oppi ham. Da C kom til rundkjøringen ved tunnelen hadde han så høy hastighet at han ikke klarte å stanse for lastebilen som befant seg i rundkjøringen.

I Sunnmøre politidistrikts straffesaksdokumenter foreligger en skriftlig erklæring innsendt av vitnet F der det fremkommer at F den aktuelle dagen kom kjørende i samme retning som Fiat`en og at han kort tid forut for rundkjøringen ble forbikjørt av denne. Han opplevde forbikjøringen som farlig og har forklart at Fiat`en holdt høy hastighet. F har videre forklart at han noe tid etter forbikjøringen ble oppmerksom på en bil med blålys og sirener men at han ikke fikk inntrykk av at tjenestebilen lå tett opp til den forfulgte bilen.

Politipatruljen kom frem til det forulykkede kjøretøyet like etter sammenstøtet. Fører av den forfulgte bilen satt fastklemt inne i bilen. Brannvesen og ambulanspersonell fikk

fører ut av bilen og han ble fraktet bort i ambulanse. Fører ble påført bruddskader og ble innlagt på sykehus for behandling.

Fiat'en ble påført store materielle skader.

Det gikk ikke mange minutter fra forfølgelsen startet til uhellet inntraff. Det fremkommer av politiets lydlogg at bilforfølgelsen ble varslet klokken 13:48 og at ulykken ble rapportert klokken 13:50.

Da hendelsen fant sted var det dagslys, oppholdsvær men våt veibane.

Ved teknisk undersøkelse av Fiat'en foretatt av Statens vegvesen ble det avdekket at bilens bremseskiver var angrepet av rust og hadde reduserte bremseegenskaper. Videre ble det avdekket at bilen var utstyrt med piggedekk som under de aktuelle kjøreforhold kan ha innvirket på bremselengden. Undersøkelse av bilbeltet indikerer at fører sannsynligvis ikke benyttet dette under kjøringen.

Analyseresultat fra Folkehelseinstituttet av blodprøve tatt av fører C viser at det ble funnet amfetamin, metamfetamin og diazepam i blodet hans. Folkehelseinstituttet har i en foreløpig vurdering konkludert med at det er sannsynlighetsovervekt for at det foreligger påvirkning.

Spesialenhetens vurderinger

Spesialenheten for politisaker skal 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.

Vegtrafikkuhellet hvor C ble alvorlig skadet skjedde i umiddelbar tilknytning til forfølgelseskjøring. Spesialenheten skal vurdere om de tjenestemenn som var involvert i forfølgelsen har begått straffbare tjenestehandlinger. Det sentrale vurderingstema er om det var forsvarlig å oppta og fortsette bilforfølgelsen, og om forfølgelsen skjedde på forsvarlig måte. Aktuelle straffebestemmelser vil være vegtrafikkloven § 31, første ledd, jf. § 3, som gjelder uaktsom kjøring og straffeloven § 325, første ledd nr. 1 om grov uforstand i tjenesten.

Det følger av rettspraksis at straff etter sistnevnte bestemmelse bare kommer til anvendelse dersom tjenestemannen ved handling eller unnlatelse har vist kvalifisert klanderverdig opptreden som foranlediger sterke bebreidelser for mangel på aktsomhet. Det er ofte vist til avgjørelse inntatt i Rt. 1986 side 670.

Politiet har etter vegtrafikkloven § 10 en alminnelig adgang til å stanse kjøretøy for kontroll selv om det ikke foreligger mistanke om feil eller straffbare forhold. Enhver har plikt til å stanse på politiets signal.

Bilforfølgelse er som metode godkjent og regulert i instruks fra Politidirektoratet. Det vil ofte være stor risiko knyttet til bruk av metoden, blant annet fordi man ikke kan forutse hvordan fører av den forfulgte bilen vil opptre under forfølgelsen og hvor stor risiko han vil ta. Usikkerhetsfaktorer vil også være knyttet til hvilke kjøreferdigheter vedkommende har, om han er ruspåvirket og hvilken teknisk tilstand kjøretøyet som forfølges har.

Under forfølgelse av motorkjøretøy må nødvendigheten av å stanse det forfulgte kjøretøyet veies opp mot faren ved forfølgelsen. Forfølgelsen må som hovedregel avbrytes dersom den forårsaker uforsvarlig kjøring av den forfulgte.

I Politidirektoratets instruks for utrykningskjøring og forfølgelse av kjøretøy (rundskriv 2009/005) punkt 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 til vesentlig 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 politikkjøretøy 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. blant annet avgjørelse inntatt i Rt. 1994 side 1478.

Vilkåret i utrykningsinstruksens punkt 3.2 om at utrykning må vurderes som *"ubetinget nødvendig"* er ikke særlig presist og gir i seg selv ikke føringer for i hvilke situasjoner det bør innledes forfølgelse og når det ikke bør skje. Spesialenheten er heller ikke kjent med at det i politiet er gitt noen nærmere føringer for hvordan vilkåret skal praktiseres. Forfølgelsen av C ble igangsatt etter at patruljen hadde observert en bil uten påbudte kjennemerker, med en knust rute og etter at fører hadde unnlatt å stanse på politiets signal. Spesialenheten kan ut fra dette ikke se at patruljen kan bebreides for å ha innledet forfølgelsen.

Patruljen kunne i den utstrekning oppdraget gjorde det nødvendig dermed lovlig fravike reglene i vegtrafikkloven §§ 4 til 9, herunder foreta kjøring i strid med fartsgrensen. Grunnregelen i vegtrafikkloven § 3 om aktpågivende og varsom kjøring måtte likevel overholdes.

Aktsomhetsnormen vil være påvirket av at den anvendes på en utrykningssituasjon. Det må foretas en avveining mellom behovet for å fortsette forfølgelsen og hensynet til trafikksikkerheten.

Det er i denne saken ikke bevismessig dekning for at tjenestebilen i betydelig grad har fraveket lovlig fartsgrense på strekningen. Det foreligger heller ikke holdepunkter for å fastslå at politiets kjøring ut fra trafikksituasjonen på stedet i seg selv var uforsvarlig. Det foreligger ikke opplysninger om konkret fare for tjenestemennene selv eller andre trafikkanter.

Når det gjelder politipatruljens påvirkning på utviklingen i Cs kjøreatferd, vil opplysninger om avstand mellom kjøretøyene og bruk av signalanlegg være sentrale momenter.

Slik saken er opplyst er det ikke bevismessig dekning for å legge et annet faktum om fart og avstand til grunn enn det tjenestemennene selv har opplyst om. For vurderingen legges etter dette til grunn at tjenestebilen ved starten av forfølgelsen lå ca 50-100 meter etter Cs bil, og at avstanden mellom bilene var økende. Like før ulykken var det flere biler mellom tjenestebilen og den forfulgte bilen. Umiddelbart forut for ulykken befant tjenestebilen seg et godt stykke bak den forfulgte bilen, og hastigheten til tjenestebilen var ca 70 km/t. Ut fra meldinger i politiets oppdragslogg legges det til grunn at forfølgelsen varte i et par minutter.

Ved å legge til grunn opplysningene som er fremkommet om fart og avstand, er det ikke holdepunkter for at politiets bilforfølgelse på dette tidspunkt var uforsvarlig.

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. Patruljebilens blålys ble aktivert idet forfølgelsen ble innledet. Bruken av signalanlegg anses å ha vært i samsvar med instruksen.

Hvorvidt det var ubetinget nødvendig å forfølge kjøretøyet C var fører av, vil måtte bero på en konkret vurdering fra tjenestemennene der og da. Sentralt i denne vurderingen er de observasjoner som var gjort av kjøreatferd og den fare denne representerte. Spesialenheten finner ikke holdepunkter i saken som tilsier at tjenestemennene har gjort en feilvurdering som kan medføre straffansvar.

Forholdet finnes etter dette verken å kunne medføre straffansvar etter vegtrafikkloven § 31, jf. § 3 eller etter straffeloven § 325, første ledd nr. 1.

Vedtak

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

C, politibetjent A, politibetjent B og politimesteren i Sunnmøre politidistrikt underrettes om vedtaket.

Sjefen for Spesialenheten for politisaker, 2. mai 2012