



SPEIALENHETEN FOR POLITISAKER

**PÅTALEVEDTAK**

**Dok. nr. 08**

**SAK NR 10248618 645/11-123**

**PÅTEGNINGSARK**

**VEGTRAFIKKUHELL MED PERSONSKADE I HORDALAND  
POLITIDISTRIKT – POLITIETS FORFØLGELSE OG TVANGSMESSIG  
STANS AV KJØRETØY VED FORSETTLIG PÅKJØRSEL**

**Anmeldelsen:**

Like etter klokken 22:00 tirsdag 6. september 2011 ble Spesialenheten for politisaker varslet av operasjonssentralen ved Hordaland politidistrikt om et vegtrafikkuhell med personskade, som hadde funnet sted i Møllendalsveien klokken 21:41 samme kveld. En stjålet varebil hadde blitt tvangsmessig stanset ved at en uniformert politibil kjørte inn i denne. Rett forut for sammenstøtet hadde fører av varebilen unnlatt å stanse for politiet, og politiet hadde foretatt en bilforfølgelse.

Føreren av varebilen ble alvorlig skadet i ulykken.

**Spesialenhetens etterforskning:**

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

Spesialenheten har forsøkt å avhøre fører av varebilen, X. Han var imidlertid ikke villig til å forklare seg.

Spesialenheten har avhørt politibetjent V, politibetjent A og politibetjent E med status som mistenkt. Politibetjent A var fører mens politibetjent E var leder av den patruljebilen som forfulgte og stanset varebilen. Politibetjent V var operasjonsleder ved Hordaland politidistrikt under den aktuelle hendelsen.

Som vitner har Spesialenheten avhørt politistudent R, F, D og C. Politistudent R er avhørt idet han var med i patruljebilen som forfulgte og stanset varebilen. F, som var fører av bybanen, observerte varebilen da den kom kjørende på bybanesporet. Han har forklart seg om sine observasjoner. D og C så varebilen kjøre i sentrumsgatene, og de har forklart seg om observasjoner knyttet til dette. D var i tillegg den som meldte fra til politiet om at varebilen var stjålet. Han forfulgte varebilen inntil politiet kom.

Spesialenheten har innhentet aktuelle dokumenter fra korresponderende etterforskningsdokumenter i Hordaland politidistrikts sak [REDACTED], herunder åsteds- og

Spesialenheten for politisaker

Besøk: Grønnegt. 82

Post: Postboks 93, 2301 HAMAR

Tel: 62556100 Faks: 62556102

E-post: post@spesialenheten.no

MWI004

undersøkelserapport, illustrasjonsmappe fra Kriminalteknisk seksjon, og utskrift fra politiets operasjonslogg for den aktuelle hendelsen. Videre er rapport fra Statens vegvesen vedrørende teknisk undersøkelse av varebilen og politibilen innhentet. Det samme er analyseresultat fra folkehelseinstituttet angående rusmiddelundersøkelse av X.

#### **Nærmere om hendelsesforløpet:**

Tirsdag 6. september 2011 klokken 21:26 kom det inn melding til Hordaland politidistrikt fra D om at han hadde observert en varebil som var stjålet fra firmaet han arbeidet i. D opplyste at bilen stod parkert ved butikken Bunnpris Nygårdsgaten i Bergen sentrum, og at en for ham ukjent mann i 20-årene satte seg inn i bilen og kjørte fra stedet. D hadde tidligere på dagen observert varebilen i området ved IKEA i Åsane, og han hadde da fått bekreftet at bilen var stjålet.

D besluttet å kjøre etter varebilen samtidig som han hadde kontakt med politiet for å orientere dem om hvor varebilen befant seg. Varebilen kjørte i retning mot Florida, for så å ta av mot Møhlenpris. D har forklart at varebilen innledningsvis kjørte rolig, men at han fikk inntrykk av at fører av varebilen forsto at noen fulgte etter ham, og at han forsøkte å riste forfølger av seg ved å øke farten og ved å kjøre inn og ut av en rekke sentrumsgater på Møhlenpris.

D mistet en periode varebilen av syne. Da han fikk øye på den igjen stod varebilen parkert. Han kjørte opp på siden av bilen. Han observerte at det satt en mann inne i varebilen. D har forklart at mannen låste bildørene fra innsiden, og at han startet opp varebilen igjen og rygget med stor fart inn i bilen som sto parkert bak ham. Deretter kjørte fører av varebilen fremover og inn i en rekke biler som sto parkert langs veien. Varebilen kjørte fra stedet, og D observerte at to personer som befant seg i området måtte hoppe unna for å unngå å bli truffet av varebilen. D opplevde fører som svært desperat og varslet igjen politiet om hvor varebilen befant seg.

Vitnet C har forklart at han, da han ca. klokken 21.30 var på vei fra bopel til butikken Bunnpris, måtte hoppe ut av veibanen for å unngå å bli truffet av en hvit varebil som kom mot ham. C oppfattet at fører så ham, men at han ikke gjorde noen tegn til å stanse eller redusere farten. På bakgrunn av denne kjøreatferden ble C redd for at liv kunne gå tapt dersom ikke sjåføren ble stanset. Vitnet C kontaktet ikke politiet, fordi han kort tid etter hendelsen hørte sirener fra en politibil.

Kort tid etter dette, klokken 21:33, fikk operasjonssentralen melding om at en uniformert politipatrulje bestående av fører politibetjent A, leder politibetjent E og politistudent R hadde visuell kontakt med varebilen i Thormøhlensgate på Møhlenpris. Varebilen kjørte med høy hastighet i en enveiskjørt gate der mange biler sto parkert. Politibetjent A gav tegn til fører av varebilen om at han skulle stanse ved å sette på blålys og sirener. Fører av varebilen stanset ikke.

Politipatruljen informerte operasjonssentralen om at de startet forfølgelse, og de fikk tillatelse til å kjøre utrykningskjøring. Politibetjent A kjørte etter varebilen inn på et gangtun der fører av varebilen først kjørte ned en stålbom for deretter å kjøre mellom trær og betongklosser som sperret innkjøring til gatetunet. Varebilen økte hastigheten og kjørte så i betongklossene slik at disse flyttet seg. Han kunne deretter fortsette kjøringen. Politibetjent E meldte fortløpende posisjon og fart til operasjonssentralen.

Politibetjent A og politibetjent E har forklart at politibilen hadde en hastighet på mellom

40-60 km/t, men at de da varebilen økte hastigheten la seg lenger bak slik at fører ikke skulle føle seg presset.

Varebilen fortsatte i høy hastighet mot kjøreretningen i flere enveiskjørt gater og gjennom Nygårdsparken. Avstanden mellom varebilen og politibilen økte, og patruljen mistet tidvis visuell kontakt med varebilen. Politibetjent A benyttet på dette tidspunkt blålys og sirener for å varsle fotgjengere og andre trafikkantere om varebilen slik at de kunne komme seg unna. Fører av varebilen gjorde ikke på noe tidspunkt tegn til å ville stanse.

Ytterligere en politipatrulje befant seg i nærheten i forbindelse med bilforfølgelsen. Denne forsøkte å komme i posisjon til å avskjære varebilen. Patruljen lyktes imidlertid ikke med dette da varebilen svingte så ofte, og kjørte så uforutsigbart, at politibilen ikke kom i posisjon til å stanse denne.

Klokken 21:39 meldte den forfølgende politipatrulje at fører av varebilen kjørte ut av sentrum på trikkeskinnene til Bybanen over gamle Nygårdsbro. En vogn fra Bybanen kom kjørende mot varebilen i retning sentrum.

Politibetjent E informerte operasjonssentralen om at fører av varebilen kjørte så uforsvarlig at han burde stoppes, og at politiet måtte forhindre at han på ny kjørte inn mot sentrum. Politibetjent E og politibetjent A har forklart at de oppfattet at operasjonssentralen bekreftet at patruljen skulle fortsette forfølgelsen, og om mulig stanse varebilen. Hun har videre forklart at det var vanskelig å finne et egnet sted å stanse varebilen i sentrumsgatene, og at politipatruljen var sikker på at varebilen ville fortsette med den farlige kjøringen dersom han ikke ble stanset.

Fører av bybanevognen, F, har forklart at han så at det kom lys mot ham på bybanespooret et stykke fremme. Han trodde først at det var en møtende bybanevogn som kom mot ham i samme spor. F stanset derfor bybanen like etter krysset til Møllendalsveien. F observerte deretter at det var en gammel hvit bil som kom mot ham i stor fart. Da bilen var omtrent 50-60 meter fra bybanevognen svingte den over et fotgjenger/sykkelfelt og inn i Møllendalsveien. F har forklart at han først da observerte at det kom en uniformert politibil med tente blålys omlag 20-30 meter bak den hvite bilen.

I det fører av varebilen svingte inn i Møllendalsveien kjørte han ned et trafikkskilt, varebilen tok igjen en bil som lå foran og farten ble derved noe lavere.

Politibetjent A og politibetjent E var kjent i området og viste at de nå kom inn på en rett strekning med lite bebyggelse og hindringer i vegbanen. Det var ingen fotgjengere eller motgående kjøretøy i området, strekningen var oversiktlig og det ville være mulig for et eventuelt motgående kjøretøy å stanse dersom dette skulle være nødvendig. Politibetjent A og politibetjent E besluttet å gjennomføre en tvangsmessig stans av varebilen.

Politibetjent A kjørte opp på siden av varebilen. Han la politibilens høyre forskjerm inntil venstre bakskjerm på varebilen slik at det ble platekontakt. I det varebilen roterte ble den løftet opp bak, varebilen roterte 180 grader i vegbanen, kjørte inn i ett nettinggjerde for så å fortsette inn i en lyktestolpe. Politibetjent A har forklart at det var uventet at varebilen ble løftet opp bak, og at han tror at dette skjedde fordi varebilen traff noe idet den roterte. Ulykken ble meldt til operasjonssentralen klokken 21:41.

Blålys og sirener ble benyttet under den tvangsmessige stansen. Politibetjent A har forklart at han holdt en fart på omkring 50 km/t da han gjennomførte den tvangsmessige stansen. Både politibetjent A, politibetjent E og politistudent R har forklart at de klart var av den oppfatning at den tvangsmessige stansen var nødvendig for å hindre skade eller fare for andre, og at den ble gjennomført i rolige og kontrollerte former. De var alle av den oppfatning at det kun befant seg en person i varebilen.

Fører av varebilen ble etter ulykken fastklemt i bilen. Han blødde fra hodet men var bevisst og kunne gjøre rede for seg. Begge bena var fastklemt under rattet. Fører ble påført skader i bena som følge av ulykken og ble innlagt på Haukeland sykehus for operasjon og behandling.

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

Det fremkommer av politiets åsteds- og undersøkelsesrapport at varebilen etter ulykken hadde omfattende skader i front. Karosseriet og inventaret var trykket inn mot førerplassen slik at benplassen var redusert. I nedre del av venstre bakskjerm var det en liten bulk med ripespor og sprukket lakk som visuelt så ut til å ha oppstått nylig. I tillegg var det en rekke ripespor og bulker i bilen. På patruljebilen som ble benyttet ble det funnet en mørk avsetning i området under hovedlykten, en liten bulk i skjermen, samt inntrykkskade med ripespor og mørke avsetninger i bakkant av venstre bakdør.

Det fremkommer videre av politiets åsteds- og undersøkelsesrapport at det på ulykkesstedet var 50 km/t sone, vegbelysning og kjørefelt i begge retninger. På ulykkestidspunktet var det nattemørke og våt vegbane. Fri sikt på strekningen på det aktuelle området i Møllendalsveien ble i dagslys målt til mellom 120 og 180 meter.

Analyseresultat fra folkehelseinstituttet vedrørende blodprøve tatt av fører X viser at det ble funnet spor av amfetamin, metamfetamin, morfin og kodein i blodet hans. Folkehelseinstituttet har i en foreløpig vurdering konkludert med at det er sannsynlighetsovervekt for at det foreligger påvirkning.

Politibetjent V har forklart at hun og de andre som var til stede i operasjonssentralen ikke opplevde den aktuelle hendelsen som en opphetet biljakt, og at det hele tiden var rolige meldinger som gikk frem og tilbake på samband. Hastighetene som ble oppgitt av politipatruljen som forfulgte varebilen gav ikke grunn til å oppfatte situasjonen som uforsvarlig. Hun har videre forklart at patruljen ikke hadde tid til å spørre operasjonssentralen om tillatelse til tvangsmessig stans, men at det nok ville ha blitt gitt slik tillatelse dersom patruljen hadde spurt.

Politibetjent A er godkjent som utrykningssjåfør i kategori 4. Han hadde dagen før hendelsen fått teori undervisning og godkjenning i tvangsmessig stans av kjøretøy.

Det fremkommer av politiets rapport inntatt i Hordaland politidistrikts sak 11792354 at det i Ole Vigs gate ble registrert skader på seks biler. Det er antatt at bilene ble skadet i forbindelse med varebilens kjøring.

#### **Spesialenhetens vurderinger:**

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 forsettlig påkjørsel av annet kjøretøy i hensikt å stanse dette. Spesialenheten må vurdere om tjenestemenn som var involvert i forfølgelsen og den tvangsmessige stansen har begått straffbare tjenestehandlinger.

### 1. Forfølgelsen

Det var politibetjent A som var fører av den patruljebilen som kjørte etter X under forfølgelsen. Politibetjent E var leder av patruljen på det aktuelle tidspunkt. På bakgrunn av de opplysninger som har fremkommet i saken legger Spesialenheten til grunn at politibetjent A og politibetjent E var enig om de beslutninger som ble truffet under forfølgelsen.

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. Forfølgelsen må som hovedregel avbrytes dersom den forårsaker uforsvarlig kjøring av den forfulgte.

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 trafikkfare 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 trafiksikkerheten, jf. bl.a. Rt. 1994 side 1478.

Forfølgelsen av varebilen ble iverksatt klokken 21:33 med grunnlag i mistanke om svært uforsvarlig kjøring i stjålet kjøretøy. Politiet var på dette tidspunkt orientert om at X hadde kjørt inn i flere biler i Ole Vigs gate.

Forfølgelsen skjedde innledningsvis for å stanse uaktsom kjøring i stjålet kjøretøy. Spesialenheten legger på bakgrunn av sakens opplysninger til grunn at X holdt en

uforsvarlig høy hastighet, og at han brøt en rekke trafikkregler ved å kjøre ned fysiske hindringer i sentrumsgatene og ved å kjøre mot kjøreretningen i enveiskjørte gater. Det legges videre til grunn at X hadde observert den uniformerte politibilen, og at han unnlot å stanse til tross for at det ble gitt tegn til dette ved hjelp av blålys og sirener.

På bakgrunn av omstendighetene finner Spesialenheten ikke bevismessig dekning for at utrykningskjøringen var i strid med forsvarlighets- og nødvendighetskravet i ovennevnte rundskriv. Det forelå mistanke om bilbrukstyveri, uforsvarlig kjøring som hadde resultert i materielle skader på parkerte biler, hastighetsoverskridelse og kjøring i motgående kjørebane. I tillegg unnlot X 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 sentrumsgater i Bergensområdet anses denne faren å være nærliggende. Det forelå således et fremtredende behov for å stanse Xs videre kjøring. Samtidig medførte forfølgelsen en eskalering av situasjonen, noe som krevde en vurdering av om fortsatt forfølgelse var forsvarlig.

Under den første delen av forfølgelsen i området på Møhlenpris og Nygårdshøyden reduserte politibetjent A hastigheten og la seg lengre bak, da han så at varebilens hastighet ble 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 A å fortsette forfølgelsen over gamle Nygårdsbro og inn i Møllendalsveien. Sentralt er hvorvidt politiets egen kjøring har vært uforsvarlig, eller om politiet ved sin forfølgelse har fremprovosert uforsvarlig kjøring fra den forfulgte side. Det må vurderes hvorvidt det var ubetinget nødvendig å fortsette forfølgelsen på dette tidspunktet.

Det foreligger ikke opplysninger i saken som gir holdepunkter for at politiets egen kjøring representerte konkret fare i trafikken.

For vurderingen av politiets innvirkning på Xs kjøring er avstand og bruk av signalanlegg sentrale momenter. Det legges til grunn at politibetjent A på strekningen ved bybanespolet over gamle Nygårdsbro lå i god avstand til det forfulgte kjøretøyet.

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 bruk av lys og sirene har skjedd i strid med instruks.

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.

Hvorvidt det var ubetinget nødvendig å forfølge kjøretøyet X 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 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 A eller politibetjent E.

## 2. Forsettlig påkjørsel

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 forgjeves er forsøkt eller åpenbart ikke vil føre frem.

Spesialenheten finner at lempeligere midler har vært forsøkt ved at politiet helt fra varebilen kjørte i området Møhlenpris, signaliserte og ga fører en rekke muligheter til å stanse. På bakgrunn av Xs 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 varebilen.

Det følger av nevnte rundskriv at det er et grunnvilkår for bruk av maktmidlet tvangsmessig stans at polititjenestemannen har gyldig kompetansebevis for utrykningskjøring og at han har gjennomført opplæring i samsvar med instruksjonsmateriell utarbeidet av Politihøgskolen. Politibetjent A har slikt kompetansebevis og har gjennomført nødvendig opplæring.

Det fremkommer av instruks om tvangsmessig stans at en med forsettlig påkjørsel mener at politiets kjøretøy benyttes taktisk til å kjøre inn i et annet kjøretøy for å bringe det annet kjøretøy til stans og for å hindre videre kjøring, jf. rundskrivets punkt 4.1. Maktmidlet kan benyttes når det er nødvendig for å hindre tap av menneskeliv eller alvorlig personskade, jf. punkt 4.2. I denne saken foreligger opplysninger om farlig og hensynsløs kjøring i tettbebygd område og i sentrumsgater der det normalt på kveldstid befinner seg både fotgjengere og andre motorkjøretøy. Slik saken er opplyst finner Spesialenheten at det var nødvendig med tvangsmessig stans for å hindre personskade eller tap av menneskeliv.

Instruksens punkt 4.3 fastsetter at forsettlig påkjørsel av annet kjøretøy i den hensikt å stanse dette, kun kan foretas med politiets kjøretøy som er godkjent som utrykningskjøretøy og at varslingsanlegg skal benyttes ved bruk av dette maktmiddelet. I dette tilfellet var tjenestebilen politibetjent A kjørte godkjent som utrykningskjøretøy, og blålys og sirener ble benyttet under stansen i henhold til instruks.

Det følger videre av instruksen at faremomentene bruken av maktmidlet medfører må sammenholdes med og veies opp mot formålet med maktmidlet. Maktmidlet bør ikke benyttes dersom det er nærliggende fare for at utenforstående kan bli påført personskade eller betydelig materiell skade. Ved å legge til grunn opplysningene som har fremkommet om lite bebyggelse, fri sikt og fravær av fotgjengere og andre motorkjøretøy i Møllendalsveien, finner Spesialenheten at det ikke er holdepunkt i saken som tilsier at politibetjent A og politibetjent E har gjort en feilvurdering når de har kommet til at formålet med maktmiddelet i dette tilfellet veide tyngre enn faremomentene.

Etter en helhetsvurdering av ovennevnte finner Spesialenheten at trafikksikkerheten ikke er tilsidesatt i slik grad at aktsomhetsnormen i § 3 er overtrådt. Det vises særlig til at det var et klart behov for å stanse varebilen, og at det var hensiktsmessig å iverksette tiltak i

Møllendalsveien.

Etter dette kan det ikke ses å foreligge forhold som tilsier at politibetjent A, politibetjent E eller politibetjent V har handlet på en måte som kan medføre straffansvar.

**Vedtak:**

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

X, politibetjent V, politibetjent A og politibetjent E underrettes om vedtaket.

Kopi sendes politimesteren ved Hordaland politidistrikt til orientering.

**Sjefen for Spesialenheten for politisaker, 26. januar 2012**