



SPEIALENHETEN FOR POLITISAKER

PÅTALEVEDTAK

Dok. nr. 11

SAK NR 10249556 996/12-123

**TRAFIKKULYKKE MED ALVORLIG PERSONSKADE VED LISTA I AGDER
POLITIDISTRIKT ETTER AT MOTORVOGN UNNLOT Å STANSE FOR
POLITIETS KONTROLL**

Innledning

Spesialenheten for politisaker ble kl. 02.36 natt til 20. desember 2012 varslet av Agder politidistrikt om at det hadde skjedd en trafikkulykke i området Vanse/Lista, og at en politipatrulje hadde vært involvert i hendelsen. Tidspunktet for ulykken var kort tid forut for kl 01.49. Det ble opplyst at politipatruljen hadde forsøkt å kontrollere bilen, men at denne unnlot å stanse. Patruljen kjørte etter og lå anslagsvis ca 500 meter bak bilen i det de mistet den av syne. Etter at patruljen kom rundt neste sving, oppdaget de at bilen lå i vegkanten og var påført store skader. Føreren av bilen lå i selve vegbanen og var hardt skadet, mens passasjereren fortsatt befant seg inne i bilen. Spesialenheten iverksatte umiddelbart etterforskning selv om det ikke var mistanke om et straffbart forhold, jf. påtaleinstruksen § 34-6 annet ledd og Riksadvokatens Rundskriv nr. 3/2006 pkt. IV nr. 1.

Spesialenhetens etterforskning

Det var politibetjent A og politibetjent D som var mannskap i den aktuelle politipatruljen. Begge ble senere samme dag avhørt med status som mistenkt.

Det ble samtidig foretatt vitneavhør av passasjereren i den forulykkede bilen, E. Føreren av den forulykkede bilen, X, har på grunn av skader etter utforkjøringen ikke latt seg avhøre. Spesialenheten har derfor hatt kontakt med faren Q.

Spesialenheten har per telefon foretatt en rundspørring av naboer til ulykkesstedet. På bakgrunn av hva som fremkom under denne, har R blitt avhørt som vitne.

Videre har Spesialenheten foretatt et vitneavhør av politioverbetjent S som var operasjonsleder ved Agder politidistrikt da ulykken fant sted.

Spesialenheten har innhentet politiets oppdragslogg og lydlogg for hendelsen.

Politiets straffesak [REDACTED] om unnlatelse av å stanse for politiets kontroll og påfølgende vegtrafikkulykke med personskade er innhentet.

Kriminalteknisk etterforsker ved Agder politidistrikt var allerede på vei til ulykkesstedet da Spesialenheten ble varslet om hendelsen. Etter en helhetlig og konkret vurdering,

Spesialenheten for politisaker

Besøk: Grønnegt. 82

Post: Postboks 93, 2301 HAMAR

Tel: 62556100 Faks: 62556102

E-post: post@spesialenheten.no

MWI004

hvor blant annet utrykningstid for Kripos eller et annet politidistrikt ble hensyntatt, fant Spesialenheten det hensiktsmessig at stedlige politi undersøkte åstedet snarest mulig.

Statens vegvesen har gjennomført en teknisk undersøkelse av den forulykkede bilen.

Nærmere om sakens faktum

Det fremkommer av sakens dokumenter at politibetjent D og politibetjent A kjørte uniformert patrulje i Agder politidistrikt den aktuelle natten. A var sjåfør, med D som eldste tjenestemann og pikett. Et sentralt oppdrag på vaktsettet var å forestå trafikk kontroll av motorvogner.

I tidsrommet mellom kl. 01.30 og 01.45 kjørte de gjennom sentrum av Vanse i Farsund kommune. Der kontrollerte de en bil. Da de kjørte videre på Fylkesvei 463 ut mot Ore og Lista flyplass, observerte de en bil som kom kjørende på en sidevei fra Øst-Hassel. Bilen kjørte ut på veien et stykke foran dem. Det var ikke noe å bemerke ved bilens kjøreatferd, men de besluttet likevel å kontrollere denne.

Politibetjent A forklarte at han økte hastigheten på politibilen for å komme nærmere bilen foran. I det avstanden dem imellom var ca. 100 meter, blinket han med fjernlysene og brukte blålysene for å varsle at det var politiet og at føreren måtte stanse for kontroll. Imidlertid økte bilen da hastigheten. Både A og D forklarte at avstanden mellom patruljebilen og den aktuelle bilen økte raskt. De skjønnte at føreren unndro seg kontrollen. Patruljen økte hastigheten i et forsøk på å observere hvor den kjørte.

Ca. 100-200 meter lenger fremme kjørte bilen videre på fylkesvei 654 og passerte Ore skole. På grunn av en fartsdump ved skolen senket politibetjent A farten deres, og avstanden til bilen økte ytterligere. Politibetjentene forklarte at de forsøkte å fokusere på bilens baklys for å fange opp om den svingte av fra hovedvegen, men på et tidspunkt mistet de bilen av syne. De oppdaget så baklysene igjen da de passerte en bakketopp, for så å miste dem helt av syne. De konstaterte at bilen hadde stukket fra dem, og D forklarte at hun slo av blålysene. A forklarte at de fortsatte videre i en hastighet av ca 100-120 km/t for å lete videre. D forklarte at hun ikke på noe tidspunkt oppfattet deres egen kjøring som ubehagelig eller uaktsom.

Siden det hele tok så vidt kort tid og fordi de hadde latt bilen kjøre fra dem, forklarte både D og A at de ikke anså forholdet som en ordinær bilforfølgelse. De hadde ikke forsøkt å ta bilen igjen ved å kjøre så fort de kunne, men hadde fulgt etter denne på god avstand for å observere. De hadde raskt innsett at bilen forsvant og at de ikke hadde mulighet eller ønske om å kjøre den inn igjen. De var aldri så nær at de klarte å observere verken bilmerke eller kjennemerke. Det eneste de hadde oppfattet helt innledningsvis var at bilen var rød av farge.

Litt etter svingte patruljen av til venstre på fylkesvei 675 mot Austre Vere istedet for å fortsette rett frem mot Lista og Lista fyr. Etter at de hadde kjørt ca 400 meter på en rett strekning i Nordbygdveien, kom patruljen rundt en sving. Da så de en bil i motsatt kjørefelt som stod med fronten mot dem med omfattende skader. De kontaktet umiddelbart operasjonssentralen og ble derfra satt over til AMK. Politibetjentene iverksatte tiltak mot sjåføren som lå bevisstløs og hardt skadet i vegbanen, og mot passasjereren som satt fastspent i bilen og tilsynelatende var fysisk uskadet.

Både D og A anslo at det gikk ca ett minutt fra de signaliserte til føreren om å stanse og til de kom frem til ulykkesstedet, og at strekningen de tilbakela i dette tidsrommet var på

litt over 2 km. Fra de mistet bilen helt av syne og til de ankom til ulykkesstedet gikk det i følge D ca 10 sekunder.

D forklarte at hun i ettertid har vurdert om de skulle ha orientert operasjonssentralen med en gang de oppfattet at bilen ikke ville stanse. Hun tenkte imidlertid ikke på det der og da fordi det hele gikk så raskt, og fordi hun var opptatt med å se etter bilen. A forklarte at det hele gikk så vidt raskt at det ikke hadde vært tid til å kontakte operasjonssentralen mens de kjørte.

E forklarte i avhør til Spesialenheten at hun og X var ute og kjørte, og at det plutselig kom en hvit bil bak dem. Hun antok at bilen kjørte bak dem i 30-40 sekunder før den satte på blålys. Hun forstod da at det var politiet. Hun vet ikke hvorfor de ikke stanset, da hun og X ikke snakket sammen underveis. E opplevde at X ga "bonn gass", og antok at de kjørte mellom 160 og 180 km/t. E forklarte videre at politibilen lå rett bak dem i en "helvetes fart", og at den innhentet dem hver gang etter at de hadde fått litt avstand. Hun husket at de svingte av til venstre, og at X måtte bremse kraftig og brukte håndbrekket for å klare svingen. Da lå politibilen rett bak og holdt på å kjøre på dem.

Både A og D ble konfrontert av Spesialenheten med Es forklaring. Begge to benektet å ha hatt visuell kontakt med bilen på dette tidspunktet, og fastholdt sine forklaringer om at de ikke en gang var kjent med at bilen hadde svingt av fv. 654 og til venstre på fv. 675 litt før ulykkesstedet.

R bodde ca. 70 meter lenger ned i veien for ulykkesstedet, og hadde soveromsvindu ut mot veien. Han forklarte i avhør til Spesialenheten at han hørte to smell i rask rekkefølge. Han lå først helt stille og lyttet, men hørte ingen ting. Ca. 10 til 15 sekunder etter smellene fikk han lys inn i rommet. Da han reiste seg og så ut av vinduet så han flere billys fra ulykkesstedet.

På grunnlag av de tekniske undersøkelsene på stedet legger Spesialenheten til grunn at den forulykkede bilen fikk skrens på fremhjulene ved inngangen til kurven på ulykkesstedet. Den skrenset over i motgående kjørefelt og traff et langsgående steingjerde i grøften på venstre side av veien med bilens førerside. Bilen roterte deretter 180 grader før den ble slengt ca. 6 meter tilbake i veibanen. Det ble påvist et 34 meter langt sammenhengende skrensespor avsatt av bilens venstre forhjul fra inngangen til høyrekurven og frem til steingjerdet. Etter det opplyste var det mørkt, med spredt gatebelysning, ca. 2 minusgrader og tørr og bar veibane med stedvis mye strøsand da ulykken fant sted.

Ulykkesbilen var en rød Ford Mondeo sedan, 1995-modell, med kjennemerke JC xxx. I henhold til opplysninger i salgsmeldingen kjøpte X bilen den 19. desember 2012. I EU-kontroll av bilen den 17. november 2011 ble det påvist rustangrep på bremsereorene bak og en slitt bærebremse på høyre side. Manglene ble vurdert som vesentlige og bilen ble derfor ikke EU-godkjent. Da feilene ikke ble utbedret, ble bilen den 5. desember 2011 begjært avregistrert.

Statens vegvesen konstaterte i sin undersøkelse at det var rustet hull i begge bremsereorene bak. Hullene har i henhold til undersøkelsesrapporten fra krimteknisk etterforsker sannsynligvis oppstått ved høyt pedaltrykk og førte til at bremsekraften forsvant. Grunnet påviste bremsespor i asfalten på ulykkesstedet er det konstatert at bremsene fungerte i starten av oppbremsingen. Siden det ble påvist skrensespor i forkant av bremsesporene, antas ulykken å ha skjedd uavhengig av bremsenes funksjon.

Airbagene på fører- og passasjersiden foran var blitt utløst. Bilen hadde store skader i fronten i det frontruten var knust og fremre støtfanger lå et par meter foran bilen. Det var videre skader på førersiden og bak på bilen. Det var lite skader på passasjersiden av bilen. Bilbeltet på førersiden var låst i innrullet posisjon og hadde således ikke vært i bruk under ulykken. Bilbeltet på passasjersiden var funksjonsdyktig og hadde slitasjeavsetninger som tilsa at bilbeltet var blitt brukt på ulykkestidspunktet.

Føreren av bilen X ble fraktet med luftambulansse til Stavanger sykehus hvor han ble operert samme natt. Xs far har til Spesialenheten opplyst at sønnen har vært i koma siden, og at helsetilstanden hans vil være uviss såfremt han våkner. Politiet tok utvidet blodprøve av X om morgenen på ulykkesdagen. Analyseresultatet viste 0,13 mikromol amfetamin per liter og 1,4 mikromol metamfetamin per liter. Til sammenligning tilsvarer 0,3 mikromol amfetamin/metamfetamin 0,2 promille.

E satt fastspent i bilen da politipatruljen ankom stedet og ble fraktet til Flekkefjord sykehus i ambulansse. Hun opplyste i avhør at hun brakk kjeven, men pådro seg ikke andre alvorlige skader i ulykken.

Spesialenhetens vurdering

Når noen dør eller blir alvorlig skadet som følge av politiets tjenesteutøvelse, skal Spesialenheten for politisaker forestå obligatorisk etterforskning etter straffeprosessloven § 67 åttende ledd og påtaleinstruksen § 34-6 andre ledd. Foreliggende sak blir å vurdere etter vegtrafikkloven § 3 om uaktsom opptreden i trafikken og straffeloven § 325 første ledd nr. 1 om grov uforstand i tjenesten. Høyesterett har fastslått at det må foreligge; ”en kvalifisert klanderverdig opptreden som foranlediger sterke bebreidelser for mangel på aktsomhet” for at straffansvar skal gjøres gjeldende etter sist nevnte bestemmelse, jf. Rt. 1986 side 670.

Politidirektoratet har utarbeidet instruks for utrykningskjøretøy og forfølgelse av kjøretøy datert 1. mai 2009. I henhold til instruksen foreligger det en forfølgelse når politiets kjøretøy med hensikt følger etter et annet kjøretøy, jf. pkt. 3.1. Med utrykningskjøring menes kjøring med formål om å komme fort frem og som medfører overtredelse av vegtrafikkloven §§ 4-9 når det er nødvendig eller til vesentlig lette i tjenesten, jf. pkt. 2.1. Grunnregelen om aktsom opptreden i vegtrafikkloven § 3 kommer i følge instruksens pkt. 1.1 likevel til anvendelse, men dens innhold må vurderes i lys av oppdragets karakter.

I nærværende sak fulgte politipatruljen etter den aktuelle bilen som først unnlot å stanse for kontroll og deretter kjørte videre i høy hastighet. Etter vegtrafikkloven § 10 plikter fører av motorvogn å stanse for kontroll på politiets forlangende. Tjenestemennene forklarte videre at de umiddelbart lot bilen kjøre fra dem, og at de selv fulgte etter i en hastighet på ca 100 til 120 km/t mens de forsøkte å observere hvor bilen tok veien.

Spesialenheten finner etter dette at det forelå utrykningskjøring og bilforfølgelse i instruksens forstand. Det vises til at patruljen ønsket å stanse bilen for kontroll og innledningsvis signaliserte dette. Føreren av bilen unnlot dette og økte i stedet hastigheten. Avgjørende blir da at patruljen fortsatte etter bilen for å observere hvor den kjørte og herunder holdt høyere hastighet enn foreliggende fartsgrense på stedet. Det vises til reglene om dette i instruksens pkt. 2 om utrykningskjøring og pkt. 3 om forfølgelse av kjøretøy.

Ved utrykningskjøring kan blant annet gjeldende bestemmelser om høyeste tillatte hastighet fravikes når; ”det er nødvendig eller til vesentlig lette i tjenesten.”, jf instruksens pkt. 2.1. Både A og D forklarte at det var nødvendig å bryte gjeldende fartsgrense for i det hele tatt å kunne observere noe videre om hvor bilen kjørte. De økte imidlertid ikke hastigheten sin mer enn at avstanden til den forfulgte økte relativt raskt. Avstanden ble heller ikke mindre før utforkjøringen hadde funnet sted. I følge tjenestemennenes forklaring tilsa situasjonen at det var påkrevd å bryte fartsgrensen for å stanse bilen, pågripe føreren, og/eller sikre viktige bevis. De mistet bilen relativt raskt av syne, og så den ikke igjen før på selve ulykkesstedet. Tjenestemennene opplyste å ha holdt en hastighet på ca 100 til 120 km/t, og at X må ha holdt høyere hastighet enn de selv hadde. Det var derfor ikke en tradisjonell bilforfølgelse hvor de kjørte så fort og nærme de kunne den forfulgte bilen for å innhente denne. Siden de fra første stund hadde valgt taktikken med å observere, var det heller ikke grunnlag for å avbryte forfølgelsen.

Spesialenheten finner etter dette ikke bevismessig grunnlag for at politiets opptreden innebar en overtredelse av vegtrafikkloven § 3 eller at de utviste grov uforstand i tjenesten. Det legges etter det ovenfor beskrevne til grunn at det var viktig å observere hvor bilen tok veien for således å kunne pågripe føreren og sikre bevis. Det er ikke holdepunkt for at forfølgelsen, som også innebar en utrykningskjøring, ikke var forsvarlig eller ubetinget nødvendig. Spesialenheten viser til at tjenestemennene har hatt sammenfallende forklaring om hendelsesforløpet og at dette igjen samsvarer med hva de forklarte til operasjonssentralen rett etter trafikkulykken. Etter det opplyste var det ingen annen trafikk på stedet som ble hindret og/eller forstyrret, samt at politiets hastighet var relativt lav. Tjenestemennene forholdt seg til instruksens pkt. 3.3 om forfølgelse på avstand for å observere. Spesialenheten viser også til forklaringen til R om at det tok ca 10 til 15 sekunder fra han hørte smellet utenfor huset til han fikk mye lys inn gjennom soveromsvinduet, jf. at det således må ha vært en viss avstand mellom kjøretøyene rett forut for ulykken.

Saken henlegges etter dette for politibetjent A og politibetjent D som intet straffbart forhold anses bevist, i det etterforskningsresultatet med særlig styrke taler mot at det skjedde en straffbar tjenestehandling.

Vedtak

Saken henlegges for politibetjent A og politibetjent D som intet straffbart forhold anses bevist.

A, D, E og Q underrettes om vedtaket.

Kopi av vedtaket oversendes politimesteren i Agder politidistrikt til orientering.

Sjefen for Spesialenheten for politisaker, 24. april 2013

Jan Egil Presthus

Rune Fossum
juridisk rådgiver