



SPESIALENHETEN FOR POLITISAKER

PÅTALEVEDTAK

Dok. nr. 09

SAK NR 10964380 221/14-123

MELDING FRA AGDER POLITIDISTRIKT OM TRAFIKKUELL MED DØDSFØLGE – AVDØD X, F. [REDACTED] - FØRER POLITIBETJENT A

Anmeldelsen

Spesialenheten ble 31. mars 2014 kl. 01.40 varslet av Agder politidistrikt om et trafikkuehell på E39 ved Vigeland i retning Mandal. Det ble opplyst at en sølvfarget VW Polo unnlot å stanse for kontroll og at en sivil politipatrulje startet forfølgelse av Poloen. Etter kort tid kjørte Poloen over i motgående kjørefelt og frontkolliderte med et vogntog. Føreren av Poloen, X, omkom i ulykken.

Spesialenheten valgte på bakgrunn av opplysningene fra Agder politidistrikt umiddelbart å iverksette etterforskning, jf. Riksadvokatens Rundskriv 3/2006 pkt. VI nr. 2.2

Spesialenhetens etterforskning

Politiet opprettet straffesak knyttet til trafikkulykken, anmeldelsesnummer [REDACTED], og Spesialenheten har innhentet kopi av dokumentene i denne saken.

Spesialenheten har avhørt sjåføren av den sivile tjenestebilen, politibetjent A, med status som mistenkt. Videre er R, politibetjent S, politihøgskolestudent D og F avhørt med status som vitner.

Lydlogg og oppdragslogg er innhentet fra politiet.

Spesialenheten har også vært i telefonisk kontakt med Xs foreldre, Y og Z.

Nærmere om sakens faktum

Politibetjent S, politihøgskolestudent D og politibetjent A har alle forklart at de tjenestegjorde sammen på vakt natt til 31. mars 2014. Kort tid etter at vekten startet, bestemte de seg for å avholde en promillekontroll på E39. De kjørte fra politistasjonen i to VW Passater, hvorav den ene bilen var sivil. Politibetjent S og politihøgskolestudent D kjørte den uniformerte bilen, mens politibetjent A kjørte den sivile tjenestebilen.

De stanset ved Livoldsenteret som er en Statoilstasjon som ligger rett vest for Vigeland sentrum. På Statoilstasjonen planla de hvordan de skulle gjennomføre kontrollen. De ble enige om at de skulle parkere bilene ved de to innkjøringene til Statoilstasjonen. Politibetjent S og politihøgskolestudent D parkerte i vestlige innkjøring og med fronten mot vest. Politibetjent A parkerte i den østlige enden og med fronten rett ut mot E39.

Spesialenheten for politisaker

Besøk: Grønneggt. 82

Post: Postboks 93, 2301 HAMAR

Tel: 62556100 Faks: 62556102

E-post: post@spesialenheten.no

MWI004

Politibetjent A har forklart at da han skulle til å gå ut av bilen for å sjekke om han hadde parkert greit, ble han oppmerksom på en lyd, som om noen holdt nede et bilhorn. Lyden ble bare sterkere og sterkere, og kort etter kom en WV Polo kjørende i helt normal hastighet fra vest. For politibetjent A hørtes det ut som om hornet på bilen hadde hengt seg opp. Han bestemte seg av den grunn for å kjøre etter bilen, stanse den og sjekke hva det kunne være. Han tenkte at det kunne være en gammel eller en ruset person. Klokken var da ca. 01.08. Politibetjent S hørte også denne lyden, og kommenterte til D at de burde stoppe bilen. Hun så da politibetjent A kjøre ut på E39 og etter bilen, og ba D kjøre etter.

Ifølge politibetjent A la han seg bak bilen etter at denne hadde passert Statoilstasjonen, og innhentet den ganske raskt. Høyeste tillatte hastighet på stedet var 70 km/t. Han satte på blålys og benyttet lyshorn som tegn til bilen om at den skulle kjøre inn på en busslomme litt lengre fremme. Politibetjent A benyttet lyshornet igjen, men føreren reagerte ikke og bilen økte hastigheten med 10-20 km/t i en nedoverbakke. Han meldte da inn til operasjonssentralen om at han lå etter en bil som ikke ville stoppe. I PO-loggen er dette notert kl. 01:09. Ifølge politibetjent A slo han av blålyset for å se om det kunne endre førerens kjøreatferd. Det skjedde ikke og etter ca. en kilometer, rett etter at de hadde kjørt gjennom rundkjøringen ved Vigeland, satte han igjen på blålys. Føreren av Poloen kjørte i normal hastighet gjennom rundkjøringen, økte deretter hastigheten opp til fartsgrensen og kjørte i samme fart på den rette strekningen mot Mandal. Etter rundkjøringen meldte han inn til operasjonssentralen at "det går mot Kristiansand", men som tilbakemelding på sambandet hørte han bare skurr og han måtte derfor selv ta beslutningen om å følge etter Poloen.

Etter kort tid så politibetjent A at det anslagsvis 100 til 200 meter lenger fremme kom et vogntog i motsatt kjørefelt. Han reduserte farten og slo av blålysene fordi han vurderte vogntoget som en mulig risikofaktor, og ønsket da ikke å fortsette forfølgningen. Poloen fortsatte i høy fart. Politibetjent A har forklart at Poloen først la seg inn mot midtstreken i veien og lå slik en kort stund, før den la seg ut til venstre og kjørte i fronten på vogntoget. Ifølge politibetjent A så han ikke bremselys på Poloen før den traff vogntoget. Politibetjent A er usikker på hvor langt han lå bak Poloen på dette tidspunktet, men han lå i en slik avstand at han ikke hadde problemer med å stanse ved ulykkesstedet. Ifølge politibetjent A er det ca en kilometer fra rundkjøringen til ulykkesstedet. Det var på tidspunktet tørr vei og nærmest ikke trafikk. R, som førte vogntoget, har forklart at han kjørte på en lang rett strekning da han så en bil komme i motsatt kjørefelt. Han så ikke andre biler i nærheten, men mener å huske at han så lysene til en annen bil lengre bak, men ingen blålys. Bilen som kom imot ham hadde høy hastighet, men kjørte kontrollert. Plutselig begynte bilen forsiktig å krysse midtlinjen og kom til slutt rett mot R. Da bilen hadde krysset midtlinjen oppfattet han at føreren ga gass og kjørte inn i vogntoget i samme hastighet. Føreren gjorde ikke tegn til å svinge selv om det var gode muligheter for det.

Politibetjent S og politihøgskolestudent D observerte ikke ulykken, men ankom åstedet kort tid etter.

Av Statens vegvesens rapport etter kjøretøyteknisk undersøkelse av kjøretøyene som var involvert i ulykken, fremgår at det ikke ble funnet noen feil eller mangler ved de involverte kjøretøyene som var medvirkende eller direkte årsak til ulykken.

Spesialenhetens vurdering

Spesialenheten skal vurdere om politibetjent A i sammenheng med det aktuelle trafikkuhellet har handlet på et vis som kan lede til straffansvar. Det sentrale vurderingstema er om det var forsvarlig å oppta bilforfølgelsen, og om forfølgelsen skjedde på forsvarlig måte. Aktuelle straffebestemmelser vil være vegtrafikkloven § 3, jf. § 31 første ledd, som gjelder uaktsom kjøring.

Vegtrafikkloven § 3 første ledd, lyder:

”Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke oppstår fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.”

Forsettlig eller uaktsom overtredelse av bestemmelsen er straffbar, jf. vegtrafikkloven § 31.

I medhold av vegtrafikkloven § 11, jf. forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) § 2 nr. 4, kan fører av utrykningskjøretøy og fører av annet kjøretøy i politiets tjeneste fravike trafikkreglene når det er nødvendig eller vesentlig til lette i tjenesten. Føreren 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 utrykningsssituasjon, 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.

Bilforfølgelse er som metode godkjent og regulert i instruks fra Politidirektoratet. I Politidirektoratets instruks for utrykningskjøring og forfølgelse av kjøretøy (rundskriv 2009/005) § 3 fremkommer blant annet følgende:

”3.2. Forfølgelse som innebærer utrykningskjøring ... kan kun skje i det enkelte tilfelle 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.

Forfølgelsen av Poloen ble igangsatt etter at politiet oppfattet at X tutet konstant med bilhornet. Av vegtrafikkloven § 10 følger at en fører av kjøretøy plikter å stanse for kontroll når dette kreves av politiet. Spesialenheten mener at politibetjent A hadde grunn til å kontrollere bilen og oppta forfølgelse da den ikke stanset.

Etter Spesialenhetens mening er det ingen holdepunkter for at politibetjent As kjøring var uforsvarlig. Han må tvert imot sies å ha ivaretatt hensynet til trafikksikkerheten ved at han flere ganger valgte å slå av blålysene for å se an Xs reaksjon, og valgte å avbryte forfølgelsen og øke avstanden til Poloen da han ble oppmerksom på vogntoget.

Spesialenheten har etter dette kommet til at politibetjent As forsøk på å stanse X og den påfølgende forfølgelsen, ikke kan lede til straffansvar.

Vedtak

Saken henlegges for A etter vegtrafikkloven § 3, jf. § 31 første ledd som intet straffbart forhold anses bevist.

Politibetjent A og Xs pårørende v/Y underrettes om vedtaket.

Kopi av vedtaket oversendes politimesteren i Agder politidistrikt til orientering.

Sjefen for Spesialenheten for politisaker, 10. juni 2014