

SPESIALENHETEN FOR POLITISAKER

Spesialenheten for politisaker

Besøk: Grønneggt. 82

Post: Postboks 93, 2301 HAMAR

Tel: 62556100 Faks: 62556102

E-post: post@spesialenheten.no

PÅTALEVEDTAK

SAK NR 10965869 738/16-123

**MELDING FRA INNLANDET POLITIDISTRIKT OM TRAFIKKULYKKE
MED DØDLIG UTFALL ETTER FORFØLGELSE AV KJØRETØY**

Anmeldelsen

Spesialenheten for politisaker ble torsdag 3. november 2016 varslet av Innlandet politidistrikt om at bilfører A tirsdag 1. november 2016 ca. klokken 21:54 hadde kjørt utfor veien ved Tretten.

Spesialenheten fikk opplyst at en sivil UP-patrulje på E6 hadde varslet fører av en Audi om at han skulle stanse og at UP-patruljen hadde foretatt en kort forfølgelse av bilen. Etter avkjørselen fra E6 i området Øyer mot Tretten kjørte bilen av veien og landet på taket.

Fører av Audien, A, ble brakt til Sykehuset Innlandet Lillehammer i ambulanse. Onsdag 2. november 2016 ca. klokken 01.00 ble A fløyet til Ullevål sykehus da skadene var mer omfattende enn først antatt. A døde natt til torsdag 3. november 2016. Passasjer i Audien ble brakt til sykehus for undersøkelse. Passasjer ble ikke påført alvorlig personskaade.

Spesialenhetens etterforskning

Spesialenheten iverksatte umiddelbart etterforskning i medhold av påtaleinstruksen § 34-6 annet ledd.

Spesialenheten har avhørt følgende tjenestepersoner som mistenkte:

- Politibetjent B. B var fører av den sivile UP-bilen.
- Politibetjent C. C var leder i UP-patruljen, satt i passasjerstet og betjente gjennomsnittsfartsmåleren.

Spesialenheten har avhørt følgende vitner:

- D. D ble forbikjørt av A og UP-patruljen på E6 ved Øyer retning nordover.
- Politioverbetjent E. E var operatør på operasjonssentralen ved Innlandet politidistrikt da hendelsen fant sted.
- F. F var passasjer i bilen som ble ført av A.

Dokumenter i korresponderende straffesak [REDAKERT] vedrørende fartsovertredelse for A og sak [REDAKERT] vedrørende kjøring i påvirket tilstand og trafikkulykke ved Tretten er innhentet fra Innlandet politidistrikt. Inntatt i politiets dokumenter var logg for gjennomsnittsfartsmåling, beskrivelse av undersøkelse på åsted, illustrasjonsmappe fra åsted, analyseresultat fra Folkehelseinstituttet om alkoholkonsentrasjon hos fører A, samt obduksjonsrapport fra Sykehuset Innlandet Lillehammer.

Politiets Politioperative register (PO) for den aktuelle hendelsen er innhentet. Det samme er lydlogg fra politisambandet og filmopptak/lydfil fra UP-bilens videokamera. Instruks fra Politidirektoratet vedrørende utrykningskjøring og forfølgelse av kjøretøy av 1. mai 2009 er innhentet.

A etterlot seg en mindreårig sønn og foreldre. Sønnen har ønsket oppnevnt bistandsadvokat og har av Hedemarken tingrett fått oppnevnt advokat Y. As foreldre har gitt avdødes søster fullmakt til å opptre på deres vegne.

Nærmere om sakens faktum

Om kvelden tirsdag 1. november 2016 bemannet politibetjent B og politibetjent C utrykningspolitiets sivile politibil med kallesignal [REDACTED]. Politibetjent B var fører av UP-bilen, mens politibetjent C betjente gjennomsnittsmåleren og satt i passasjeretset. Tjenestemennene er faste makkerer på UP-bilen.

Politibilen er utstyrt med gjennomsnittsmåler av merket Trip Track og videoanlegg Trac Rec. Måleutstyret og videoanlegget ble benyttet under den aktuelle hendelsen. Politibetjent B har politiets kompetansebevis på utrykningskjøring og har gjennomført UPs obligatoriske spesialkurs. Politibetjent C har lengst tjenestetid av de to og var formell leder av patruljen. Politibetjentene var godt kjent i området på E6 ved Øyer.

E6 på den aktuelle strekningen har i hovedsak ett kjørefelt i hver retning, og en rekke forbikjøringsfelt. Fartsgrensen på strekningen er 90 km/t og går over i 80 km/t ved Øyertunnelen.

UP-patruljen kjørte på en sidevei ved E6 nord for Tingberg i retning Otta da de ble oppmerksom på en Audi A5 som kjørte i høy hastighet på E6. De bestemte seg for å kontrollere farten på kjøretøyet og kjørte inn på E6.

Politibetjent B har til Spesialenheten forklart at da de kom inn på E6 et stykke sør for Øyertunnelen observerte de etter hvert at Audien lå tett oppi en annen bil. Audien la seg ut til venstre og kjørte forbi da veien gikk over i to felt. Patruljen foretok en fartsmåling på Audien og farten viste seg å være lavere enn tjenestemennene hadde antatt. Det var heller ikke noe ved kjøreadferden på dette tidspunkt som tilsa at Audien burde stanses. Betjentene besluttet derfor at de ikke ville stoppe bilen. Den sivile UPpatruljen hadde på dette tidspunkt ikke gitt seg til kjenne ved bruk av blålys eller sirener.

Kort tid etter økte imidlertid Audien farten og politibetjent C forsøkte å foreta en ny måling. Begge politibetjentene har til Spesialenheten forklart at avstanden til Audien var så stor at de først ikke fikk foretatt en korrekt måling. Audien tok på ny igjen en bil og la seg over i et forbikjøringsfelt til venstre for å foreta en forbikjøring. UP-bilen la seg bak Audien i forbikjøringsfeltet og startet en ny måling.

Politibetjent C har til Spesialenheten forklart at de da lå ca. 100 meter bak og at de målte Audien til 143 km/t i 90-sonen. Begge politibetjentene har forklart at de på dette tidspunktet satte på blålys fordi de ønsket å varsle bilen som ble forbikjørt og fordi de nærmet seg et punkt der veien gikk fra to til ett kjørefelt. I tillegg ønsket de å varsle fører av Audien om at farten var for høy og at denne måtte stanse.

Politibetjent B har forklart at han opplevde at avstanden til Audien økte da han satte på blålysene, og at han da tenkte at bilen forsøkte å unndra seg kontroll. Like før UP-bilen kjørte inn i 80-sonen ved Øyertunnelen varslet politibetjent B operasjonssentralen på samband om at det var en bil som stakk fra dem. Idet UP-bilen kjørte inn i tunnelen ble sirenene påsatt for å varsle fører av Audien om at han måtte stanse, og for å varsle eventuelle motgående kjøretøy.

Politibetjent C har forklart at Øyertunnelen har en lengde på nærmere 4 km og at denne går i svak høyrekurve slik at man ikke har fri sikt i mer enn 200-300 meter. Videoopptak fra UP-bilen viser at det gjennom hele tunnelen kun er ett kjørefelt i hver retning og at det ikke er midtdeler.

Begge tjenestemennene har forklart at de mistet Audien av syne kort tid etter at de kjørte inn i tunnelen, og at de deretter kun skimtet ham tidvis og var usikre på om det fremdeles var Audien som lå foran dem. Politibetjent C har opplyst at de på dette tidspunktet kjørte fort i den hensikt å ta igjen Audien, men at de ikke tok innpå den. Det fremkommer av politiets dokumenter at det ble foretatt en ny fartsmåling av Audien da de kjørte inn i tunnelen. Målingen viste at bilen kjørte i 157 km/t i 80-sonen.

Tjenestemennene har forklart at de, da de kom til enden av tunnelen, så baklysene på en bil som svingte til høyre. UP-bilen var så langt bak bilen at de ikke kunne se med sikkerhet om bilen som svingte til høyre var Audien, eller om det var en annen bil. De antok imidlertid at det var denne og kjørte av motorveien til høyre mot Tretten. Da de kom til rundkjøringen etter avkjørselen til Tretten observerte tjenestemennene røyk og så at Audien lå på taket.

Både politibetjent B og politibetjent C har forklart at de umiddelbart oppfattet ulykken som svært alvorlig og at de ba operasjonssentralen tilkalle ambulanse. Deretter løp de bort til bilen. Det var to menn i bilen. Begge satt fastspent med setebelte. De ble hjulpet ut av bilen av tjenestemennene og andre som kom til stedet. Både fører og passasjer var bevisst.

Politibetjent B er usikker på hvilken avstand det var mellom UP-bilen og Audien da kjøringen fant sted, men har forklart at han holdt god avstand. Politibetjent C har forklart at han og politibetjent B alltid gjør en løpende vurdering av om en forfølgelse er forsvarlig. Når de starter en forfølgelse har de særlig fokus på hvordan fører håndterer kjøretøyet og om det er forhold som tyder på at det er en ruset fører. Dersom en av dem er ubekvem med situasjonen eller mener at forfølgelsen nærmer seg uforsvarlig, sier denne i fra og forfølgelsen avbrytes.

Politibetjent C har forklart at han ved den aktuelle forfølgelsen på E6 vurderte utrykningskjøringen og forfølgelsen som forsvarlig. Han oppfattet at politibetjent B mente det samme. Det var ingenting ved kjøreadferden til fører av Audien som tilsa at han var ruset. Bortsett fra den høye hastigheten ble kjøreadferden vurdert som normal. Politibetjentene har forklart at de orienterte operasjonssentralen så godt det lot seg gjøre under den korte forfølgelsen, og at de også hørte at operatøren forsøkte å kartlegge andre enheter for å stanse Audien.

C har videre forklart at det gikk i underkant av to minutter fra patruljen satte på blålysene og startet forfølgelsen til han observerte Audien på taket ved rundkjøringen. Det var lite trafikk på veien og gode kjøreforhold.

Film og lydfil fra UP-bilens videokamera viser at patruljen klokken 21.52.04 ligger bak et kjøretøy som de starter fartsmåling på. Det er ikke mulig å identifisere den forankjørende

bilen på filmen. Det er videre vanskelig å anslå avstand mellom UP-bilen og bilen de måler. Like etter målingens start kjører bilen som måles forbi et annet kjøretøy. Dette skjer idet veibanen går over fra ett til to kjørefelt. Farten til UP-bilen er i startfasen 86 km/t, men øker i løpet av relativt kort tid til 175 km/t. Avstanden til bilen som måles øker til tross for den høye farten.

Opptaket viser videre at UP-patruljen klokken 21.52.32 setter på blålys. UP-patruljen passerer et annet kjøretøy. Like etter at blålys er påsatt går veien over fra to til ett felt. Farten til UP-patruljen er senket til 135 km/t. Klokken 21.52.53 øker farten til UP-patruljen til 155 km/t. Patruljen tar likevel ikke innpå bilen som måles. Patruljen melder til operasjonssentralen at en bil «stikker av» på E6 retning nordover ved Øyer. Klokken 21.53.04 kjører UP-bilen inn i Øyertunnelen. I tillegg til blålys settes det på sirener. Tunnelen går i en svak høyrekurve og bilen som måles forsvinner fra kameraet i UP-bilen. Klokken 21.53.38 holder UP-bilen en hastighet på 160 km/t. Ved UP-bilens passering klokken 21.53.44 kan en se at veibanen i tunnelen retter seg ut og man kan se baklysene til et kjøretøy lenger fremme i tunnelen. Det er vanskelig å anslå avstanden mellom UP-bilen og bilen som blir målt, men det er klart at avstanden er betydelig lenger enn i startfasen av målingen. Ved passering klokken 21.54.12 går tunnelen over i en venstrekurve og kjøretøyet foran UP-bilen forsvinner ut av syne. UP-bilen holder en hastighet på rundt 180 km/t. Det ser likevel ikke ut til at UP-bilen tar nevneverdig inn på bilen som måles. Klokken 21.54.21 kan man se baklysene på et kjøretøy som kjører ut av tunnelen. Vegbanen har nå rettet seg ut igjen. Veien gjør en svak høyresving idet den går ut av tunnelen og den forankjørende bilen forsvinner ut av syne. UP-bilen har en hastighet på 160 km/t. Klokken 21.54.28 kjører UP-bilen ut av tunnelen. Når tid og fart på UP-bilen legges til grunn ser det ut som om avstanden mellom UP-bilen og bilen som måles er noe i overkant av 300 meter idet bilene kjører ut av tunnelen.

Like etter tunnelåpningen kan man svinge av E6 og kjøre opp mot en rundkjøring. Videoopptaket viser at UP-bilen velger å kjøre av mot rundkjøringen klokken 21.54.43. På dette tidspunkt er det ikke mulig å se bilen som måles. Idet UP-bilen kommer opp til rundkjøringen sees en bil som ligger på taket like til høyre for rundkjøringen. Klokken 21.54.48 melder UP-patruljen på samband at bilen har «taket» i rundkjøringen nord for Øyertunnelen. De ber om at det sendes ambulanse. Begge tjenestemennene løper bort til bilen som ligger på taket. Klokken 21.55.17 melder UP-patruljen på samband at det muligens kan være en dødsulykke. Videoopptaket viser at betjentene og andre som har kommet til stedet tar hånd om fører og passasjer i bilen. Klokken 21.57.55 kan en se at fører blir hentet ut av bilen. Han er bevisst og blir støttet når han går bort og setter seg på en voll bak bilen. Klokken 22.03.30 har ambulanse kommet til stedet.

Det går totalt 2 minutter og 26 sekunder fra blålys blir påsatt til Audien ligger på taket ved rundkjøringen.

F var passasjer i Audien og har til Spesialenheten forklart at han hadde drukket alkohol sammen med A tirsdag 1. november 2016. De hadde noen timer forut for ulykken kjørt i grøften og hadde fått hjelp av et bilbergingselskap til å komme seg på veien igjen. De to hadde deretter kjørt i retning Lillehammer. F har forklart at A var en svært dyktig sjåfør, men at han denne dagen kjørte ordentlig fort. F har forklart at politiet på et tidspunkt var bak dem og at A da hadde uttalt at han kom til å komme i fengsel fordi han ikke hadde førerkort. F kan huske at han sa til A at han skulle stoppe fordi dette kunne gå galt. Han kan videre huske at A da økte farten og at han hørte sirener bak seg.

D har til Spesialenheten forklart at han like før klokken 22 kjørte E6 i retning fra Lillehammer til Tretten. Det var lite trafikk på veien. På et tidspunkt så han i speilet at det kom to biler opp bak ham. D kjørte i det høyre feltet og ble oppmerksom på at den ene bilen kjørte forbi ham i stor hastighet i forbikjøringsfeltet. D så i speilet og registrerte at bilen som lå bak hadde satt på blålys. D har anslått at det gikk mellom 2 til 4 sekunder fra den første bilen passerte til politibilen passerte. D kjørte med cruisekontrollen på 85 km/t og holdt denne hastigheten da bilene passerte. D har opplyst at han ikke kan si noe sikkert om hastigheten på bilene som passerte ham annet enn at den første bilen holdt en høyere hastighet enn politibilen, og at den dro fra politibilen. Han kan huske at han, når han så blålysene i speilet, registrerte at den første bilen lå langt foran ham.

Politioverbetjent E har til Spesialenheten forklart at han arbeidet som operatør ved operasjonssentralen ved Innlandet politidistrikt om kvelden 1. november 2016. De var to på vakt ved operasjonssentralen og operasjonsleder satt like ved ham og hørte det som ble sagt. Like før klokken 22 ble operasjonssentralen kalt opp av en UP-patrulje som orienterte om at en bil stakk av fra kontroll på E6 ved Øyer. Politioverbetjent E har forklart at han er godt kjent i området der UP-patruljen befant seg og at han vet at E6 ved Øyer er en opplyst, bred og oversiktlig veistrekning.

Politioverbetjent E har forklart at meldingen han fikk gikk ut på at en bil kjørte for fort og at patruljen hadde satt på blålys. Patruljen beskrev ikke noe annet om kjøreadferden til bilen. Patruljen opplyste på samband at bilen økte farten i Øyertunnelen og at UP-patruljen mistet den av syne. Kort tid etter meldte patruljen at bilen muligens hadde svingt av mot Tretten. Like etter kom meldingen om at bilen lå på taket og at ambulanse måtte tilkalles.

Politioverbetjent E har forklart at det i utgangspunktet er operasjonssentralen som skal ta stilling til hvorvidt det skal kjøres utrykning eller ikke. Det er likevel ikke slik at en patrulje ikke kan starte en utrykningskjøring før de har fått klarsignal fra operasjonsleder. Den alminnelige fremgangsmåten er at UP-patruljen starter en utrykningskjøring ved å sette på blålys for å varsle den som skal stoppes og for å varsle øvrige trafikanter. Deretter varsles operasjonssentralen om hendelsen ved at patruljen beskriver hvordan kjøringen utvikler seg. Operasjonsleder går inn og gir beskjed om at utrykningskjøring/forfølgelse skal avsluttes dersom de mener forfølgelsen blir uforsvarlig. Dette vurderes fortløpende både av operasjonsleder og av patruljen. I angjeldende tilfelle var det ikke noe som tilsa at operasjonsleder skulle gripe inn og avbryte forfølgelsen. Politioverbetjent E har for denne vurderingen vist til at forfølgelsen foregikk over kort tid og at veistrekningen er oversiktlig.

Det fremkommer av politiets dokumenter om veitrafikkuhell at det på ulykkestidspunktet var mørkt, men med veibelysning. Veibanen var bar, den var ikke glatt og var vekselvis våt og tørr. Det var to pluss grader. Det var lite trafikk i området. Politiet fant ved undersøkelse på åstedet ikke bremsespor eller skrensespor. Politiet har antatt at Audien traff murkanten på rundkjøringens høyre side og at bilen så gikk delvis over rundkjøringen. Deretter har bilen vridd seg mot høyre tvers over veibanen og truffet kantstein til sykkel/gangvei på høyre side av rundkjøringen. Bilen har deretter gått på skrå inn i vollen på høyre side, blitt kastet rundt og landet på taket med fronten inn i et gjerde.

Analysesultat fra Folkehelseinstituttet av blodprøve tatt av A 1. november 2016 klokken 23.10 viste en promille på [REDACTED].

Av foreløpig obduksjonsrapport av 14. november 2016 fremkommer at det ble påvist

Spesialenhetens vurdering

Spesialenheten for politisaker skal etterforske og påtaleavgjøre saker der det er spørsmål om ansatte i politiet eller påtalemyndigheten har begått straffbare handlinger i tjenesten, jf. påtaleinstruksen § 34-1. Spesialenheten skal iverksette ulykkesetterforskning dersom noen dør eller blir alvorlig skadet som følge av politiets tjenesteutøvelse, jf. straffeprosessloven § 67 åttende ledd, jf. påtaleinstruksen § 34-6 annet ledd.

Foreliggende sak er vurdert etter vegtrafikkloven § 3, jf. § 31 første ledd.

Av vegtrafikkloven § 3 første ledd følger at enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret. Overtredelse er straffbart etter vegtrafikkloven § 31. Skyldkravet er uaktsomhet.

Politiet har etter vegtrafikkloven § 10 en alminnelig adgang til å stanse kjøretøy for kontroll ved mistanke om overtredelse av vegtrafikkloven. Enhver plikter å stanse på politiets signal.

Fører av utrykningskjøretøy og førere av annet kjøretøy i politiets tjeneste kan fravike regler som er fastsatt i eller i medhold av vegtrafikkloven §§ 4-9 når det er "nødvendig eller til vesentlig lette i tjenesten", jf. vegtrafikkloven § 11, jf. forskrift av 12. mars 1986 nr. 47 om kjørende og gående trafikk (trafikkreglene) § 2 nr 4 bokstav a og b.

Politiet er også under utrykningskjøring bundet av aktsomhetsregelen i vegtrafikkloven § 3. Hvordan aktsomhetsnormen 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. Høyesterett har i en avgjørelse inntatt i Rt. 1994 side 1478, uttalt følgende:

"Det er likevel klart at aktsomhetsnormen etter denne regelen (§ 3) må være påvirket av at den skal anvendes på et politikjøretøy i en utrykningssituasjon. Hvor langt man i en slik situasjon skal lempe på de krav som gjelder for andre bilførere, må bero dels på hvor viktig det fremstiller seg å få stanset og eventuelt pågrepet den som forfølges, og dels på trafikksituasjonen og risikoen for at skade kan bli voldt. Det må foretas en avveining mellom behovet for at politiet skal kunne løse sine tjenesteoppdrag og hensynet til trafikksikkerheten."

Utrykningskjøring er ikke nærmere definert i lovverket, men defineres i Politidirektoratets instruks for utrykningskjøring og forfølgelse av kjøretøy av 1. mai 2009 (rundskriv 2009/005) punkt 2.1. som "kjøring med formål å komme fort frem og som medfører fravikelse av vegtrafikkloven §§ 4-9 når det er nødvendig eller til vesentlig lette i tjenesten." I punkt 2.2. er det presisert at utrykningskjøring bare kan foretas "når det er nødvendig for å redde liv, begrense skade på person eller betydelige materielle verdier, sikre viktige bevis, pågripe person eller for å ivareta politiets ansvar for beskyttelse av viktige samfunnsinteresser".

Av punkt 3.2 og 3.3 fremkommer blant annet at forfølgelse som innebærer utrykningskjøring kun kan skje når det vurderes forsvarlig og ubetinget nødvendig.

Forfølgelse må hele tiden veies opp mot den trafikkfare man utsetter seg selv og andre for. Videre skal forfølgelsen straks avbrytes dersom det anses uforsvarlig å fortsette. Det forfulgte kjøretøy kan i stedet følges på avstand for å observere hvor kjøretøyet tar veien. Utrykningskjøring skal varsles med blinkende blått lys, med mindre strengt tjenstlige hensyn tilsier at varsling unnlates, jf. instruksenes pkt. 4.1.

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

Spesialenheten finner at vilkårene i instruksene var oppfylt ved politiets innledende forfølgelse av Audien da denne ble målt til 143 km/t i 90-sone og 157 km/t i 80-sone. Det ble benyttet både blålys og sirener og tjenestemennene trodde, på bakgrunn av at avstanden til Audien økte, at føreren hadde sett dem og at han ønsket å unndra seg kontroll.

På bakgrunn av sakens opplysninger legges det til grunn at det var lite trafikk i de vel to minuttene forfølgelsen varte. Det var opplyst vei, god sikt og gode kjøreforhold. Tjenestepersonene fant ingenting påfallende ved As kjøreadferd og hadde under forfølgelsen ikke mistanke om at han var ruspåvirket.

Ut fra etterforskningsresultatet legger Spesialenheten til grunn at tjenestebilen holdt god avstand til Audien og at politiets signalanlegg ble benyttet i samsvar med gjeldende instruks. Det vises for dette til vitneforklaring fra D som samsvarer med tjenestemennenes forklaringer om avstanden de holdt til Audien, og at Audien kjørte fra dem. Videoopptak fra UP-bilen viser at det er god avstand mellom politipatruljen og den forfulgte bilen, og viser også at Audien kjørte fra politiet i Øyertunnelen, slik at det ikke med sikkerhet var mulig å si hvor den hadde kjørt etter utgangen av tunnelen. Avstanden mellom bilene var også stor på ulykkestidspunktet.

Spesialenheten finner grunn til å påpeke at A hadde en promille på ■■■ da ulykken fant sted. Det vises også til vitne Fs forklaring om at A hadde økt Audiens hastighet da han ble oppmerksom på politiet og at han i den forbindelse uttalte at han ikke ville bli tatt av politiet.

Det legges til grunn at tjenestepersonene foretok vurderinger av fart, avstand og trafiksikkerhet underveis. De har begge forklart at de vurderte forfølgelsen som forsvarlig. Det var nødvendig å holde en høy hastighet for ikke å miste Audien av syne. Forfølgelsen var kortvarig og tjenestepersonene oppfattet ikke at det oppsto trafikkfarlige situasjoner som skulle ha medført at de skulle avbrutt forfølgelsen eller redusert egen hastighet.

Spesialenheten finner etter dette ingen holdepunkter for at utrykningskjøringen var i strid med gjeldende forsvarlighets- og nødvendighetskrav, og kan ikke se at politiets kjøring var uforsvarlig. Spesialenheten mener således at forsøket på å stanse Audien og den påfølgende forfølgelsen, ikke kan lede til straffansvar. Saken blir for dem å henlegge som intet straffbart forhold anses bevist.

Vedtak

Saken henlegges for politibetjent B og politibetjent C etter vegtrafikkloven § 3 jf. § 31 første ledd som intet straffbart forhold anses bevist.

Politibetjent B, politibetjent C, Advokat Y som bistandsadvokat, underrettes om vedtaket.

Kopi sendes politimesteren ved Innlandet politidistrikt til orientering.

Sjefen for Spesialenheten for politisaker, 7. februar 2017