

## SPESIALENHETEN FOR POLITISAKER

*Sjefen for Spesialenheten, besøk: Grønnegata 82*

Post: Postboks 93, 2301 HAMAR

Tel: 62556100 Faks: 62556102

E-post: [post@spesialenheten.no](mailto:post@spesialenheten.no)

## PÅTALEVEDTAK

**SAK NR 14432056 380/18-123**

### ETTERFORSKING AV A OG B VED TRØNDELAG POLITIDISTRIKT FOR UAKTSOM KJØRING

#### Anmeldelsen

Spesialenheten mottok natt til fredag 27. april 2018 underretning fra Operasjonssentralen ved Trøndelag politidistrikt om at en bil hadde blitt forsøkt stanset på grunn av kjøreadferden kl. 02:13. Sjåføren hadde ikke stanset for politiet som så opptok forfølgelsen. Etter kort tid mistet føreren av bilen kontroll og kjørte av veien. Sjåføren ble like etter erklært død, og noe senere ble det avklart at sjåføren var C.

#### Spesialenhetens etterforskning

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

Følgende tjenestepersoner er avhørt med status som mistenkt:

- A, sidemann på uniformert tjenestebil X, og eldste tjenestemann i patruljen.
- B var sjåfør på tjenestebil X.

Følgende personer er avhørt med status som vitne:

- D, eier av Ford Mondeo personbil med kjennemerke xxxxxx. Vitnet har forklart at han lånte ut bilen til nå avdøde C.
- E, Xveien, X. Vitnet kontaktet Spesialenheten og forklarte at han våknet ca. kl. 02:10 av lyden fra et kjøretøy i rundkjøring like ved. Han syntes at det første kjøretøyet kjørte fortest, og opplyste at det var ca. 20 – 30 sekunder mellom kjøretøyene.

Statens vegvesen har etter anmodning fra Spesialenheten foretatt undersøkelser og beregninger på stedet og av aktuelle bil, med utgangspunkt i mandat fra Spesialenheten. Den 29. juni 2018 avgav de rapport om dette.

Trøndelag politidistrikt har bistått Spesialenheten med å sikre spor på stedet, ta bilder og utarbeide illustrasjonsmappe. Politiet foretok også ransaking av bilen med kjennemerke xxxxxx.

C ble obdusert og det foreligger obduksjonsrapport.

Trøndelag politidistrikt har utlevert utskrift av politiets Politioperative register (PO-logg) og et lydopptak av kommunikasjon mellom operasjonssentralen og patruljen X i tiden forut for hendelsen. Disse er gjennomgått av Spesialenheten.

Lensmannen ved X lensmannskontor har fungert som politiets pårørendekontakt til foreldrene til C i saken. Han har fungert som dette også i Spesialenhetens sak. Det har således ikke vært påkrevd å oppnevne bistandsadvokat for disse under etterforskningen. Såfremt foreldrene ønsker dette når de nå gjøres kjent med foreliggende vedtak, vil dette bli vurdert som ledd i klagebehandlingen.

#### **Nærmere om sakens faktum**

A og B har i sine forklaringer til Spesialenheten opplyst at de hadde nattvakt og kjørte patrulje sammen aktuelle tjenestesett. I Xs vei på Y observerte de en sølvfarget Ford Mondeo stasjonsvogn som kjørte inn i rundkjøringen i retning fra Æ. Dette var den første bilen de påtraff etter å ha kjørt ut fra lensmannskontoret på Y. Bilen kjørte litt "kvassere" enn normalt, og de bestemte seg for å kontrollere den.

Da politibilen kjørte inn i rundkjøringen, kjørte Forden ut av rundkjøringen og mot Y sentrum. Så tok den inn i Xveien ca. 30 meter etter rundkjøringen. De mente at bilen akselererte fordi det plutselig var lengre avstand mellom dem og bilen. De opplyste at Xveien er "en kort veistump" på et par hundre meter som går videre inn i Rveien. Der så de at bilen var langt foran dem. De satt på blålys og operasjonssentralen ble varslet om at bilen unndro seg kontroll. Avstanden dem imellom hadde vært på ca. 30 meter i rundkjøringen, men var på ca. 300 meter i det blålysene ble slått på. De hadde selv kjørt i ca. 90-100 km/t etter fartsdumpene i Rveien. Idet de kom noe videre inn i Rveien så de at bilen hadde kjørt i grøften lengre fremme. Patruljen forstod med en gang at det hadde skjedd en alvorlig trafikkulykke, og varslet operasjonssentralen om at de trengte bistand og at det var behov for ambulanse.

I PO-loggen fremkommer at patruljen varslet operasjonssentralen om bilen som unndro seg kontrollen kl. 02:13, at bilen kjørte inn i Rveien kl. 02:14, og at ulykken ble meldt kl. 02:15.

Lydloggen viser at det kl. 02:13:57 ble meldt om at en sølvgrå Mondeo stasjonsvogn kjørte fra patruljen. Kl. 02:14:16 melder patruljen at bilen er 300 til 400 meter foran dem, og at de forsøker å "nå han att". Kl. 02:14:54 opplyses det at bilen har kjørt av vegen, og at det er behov for ambulanse.

Ulykkesgruppen til Statens vegvesen har med utgangspunkt i de oppmålinger som ble foretatt på stedet for ulykken, konkludert med at C holdt en hastighet på mellom 113 og 125 km/t da han mistet kontroll på bilen og kjørte inn i en stor stein. Dette skjedde på en lengre rett strekning i Rveien, på gruslagt dekke, og i enden av en nedoverbakke. Etter at bilen traff steinen ble den "kastet" ca. 13,6 meter videre i kjøreretningen. Skadene på bilen viste at det hadde vært et meget kraftig sammenstøt.

Bilen hadde vært i teknisk god stand, og det ble ikke funnet tekniske feil eller mangler som hadde innvirket på ulykken. Bilbeltet hadde antakelig ikke vært i bruk.

Obduksjonsrapporten viser



### **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. Videre skal Spesialenheten iverksette etterforskning dersom noen dør eller blir alvorlig skadet som følge av politiets tjenesteutøvelse, eller noen dør eller blir alvorlig skadet mens de er tatt hånd om av politiet eller påtalemyndigheten, jf. straffeprosessloven § 67 åttende ledd, jf. påtaleinstruksen § 34-6 annet ledd.

Saken er vurdert som mulig overtredelse av vegtrafikkloven § 31, jf. § 3. Såfremt denne bestemmelsen er overtrådt eller det for øvrig er holdepunkter i saken om at det har skjedd en grov tjenestefeil, vil saken også bli vurdert som mulig overtredelse av straffeloven § 171 eller § 172 om grove tjenestefeil.

Vegtrafikkloven § 3 er grunnregelen om at alle vegfarende skal opptre aktpågivende og varsomt i trafikken.

I følge vegtrafikkloven § 11, jf. trafikkreglene § 2 nr. 4 bokstav a og b, kan utrykningskjøretøy og politikjøretøy i tjeneste fravike vegtrafikkloven §§ 4-9 dersom dette er til vesentlig lette i tjenesten. Det er således ikke anledning til å fravike grunnregelen i vegtrafikkloven § 3 under utrykningskjøring.

Det følger av instruks for utrykningskjøring og forfølgelse av kjøretøy av 1. mai 2009, pkt. 3.2 at bilforfølgelse kun skal skje når det vurderes forsvarlig og ubetinget nødvendig. Videre er det slik at forfølgelse hele tiden må veies opp mot den trafikkfare man utsetter seg selv og andre for. Ifølge instruksen pkt. 3.3 skal forfølgelsen straks avbrytes dersom det anses uforsvarlig å fortsette. Det forfulgte kjøretøyet kan i stedet følges på avstand for å observere hvor kjøretøyet tar veien. Utrykningskjøring bør varsles med blinkende blått lys, med mindre strengt tjenstlige hensyn tilsier at varsling unnlates, jf. pkt. 4.1. Forfølgelse som innebærer utrykningskjøring iverksettes av fører av politiets kjøretøy og varsles til operasjonssentralen snarest mulig, jf. pkt. 5.1.

Avbrytelse av utrykningskjøring/forfølgelse kan beordres av operasjonsleder, utpekt leder eller overordnet i patruljen, jf. pkt. 5.2. Fører av politiets kjøretøy er alltid ansvarlig for at forfølgelsen gjennomføres på en forsvarlig måte. Fører må fortløpende vurdere om forfølgelsen skal avbrytes, jf. pkt. 5.3.

Den strafferettslige bedømmelsen av saksforholdet må, på samme måte som i andre straffesaker, bygge på de strafferettslige bevisvurderingsprinsippene. Et sentralt prinsipp er at enhver rimelig og fornuftig tvil skal komme mistenkte til gode. Dette innebærer at det alternativ som er mest gunstig for mistenkte må legges til grunn ved tvil om faktum. Videre må spørsmålet om straffansvar vurderes ut fra en samlet vurdering av hvordan situasjonen der og da fortonet seg for de aktuelle tjenestemennene, jf. straffeloven § 25. Disse prinsippene gjelder generelt i strafferetten og ikke bare for politiet.

Spesialenheten finner ikke bevismessige holdepunkter i saken for at de to tjenestepersonene har begått en straffbar handling i tjenesten. Det var grunnlag for å kjøre utrykning og oppta forfølgelse i saken. Vegtrafikkloven § 10 bestemmer at fører av motorvogn plikter å stanse for politiets kontroll. Spesialenheten viser videre til at tjenestepersonenes opptreden ikke hadde direkte innvirkning på den alvorlige trafikkulykken som deretter oppstod. Det legges vekt på forklaringene i saken, og at lydloggen viser at C begynte å kjøre fra politiet før de selv satt på

blålys og økte hastigheten. Avstanden de to kjøretøyene imellom var videre meget lang i det utforkjøringen skjedde. Dette viser at tjenestepersonene forfulgte C på avstand, og ikke "presset" ham til å kjøre med høy hastighet. Det vises også til rapport fra Statens vegvesen om hastigheten til ulykkesbilen og hvordan selve utforkjøringen fant sted på den gruslagte veien. [redacted] kan også ha bidratt til at han mistet kontrollen over bilen og kjørte av veien.

Siden etterforskningsresultatet med særlig styrke taler mot at det er begått en straffbar handling av tjenestepersonene, blir saken å henlegge som intet straffbart forhold anses bevist.

#### **Vedtak**

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

A, B, K og L underrettes om vedtaket.

Kopi av vedtaket sendes til politimesteren i Trøndelag politidistrikt til orientering.

**Sjefen for Spesialenheten for politisaker, 6. november 2018**