

Innst. O. nr. 69

(1999-2000)

Innstilling fra justiskomiteen om lov om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk og i enkelte andre lover

Ot.prp. nr. 26 (1999-2000)

Til Odelstinget

1. SAMMENDRAG

1.1 Forslagets hovedinnhold

Regjeringen legger i proposisjonen frem forslag om å senke promillegrensen for motorvognførere fra 0,5 til 0,2.

Formålet med lovendringen er økt sikkerhet for trafikantene. I enkelte undersøkelser er det anslått at ca. 40 pst. av alle førere som har omkommet i vegtrafikken var påvirket av rusmiddel i ulykkesøyeblikket. Risikoen er særlig stor for unge førere med høy promille. Det er påvist at alkoholpåvirkning nedsetter kjøreferdigheten selv ved lave promillev verdier. I Sverige ble promillegrensen senket fra 0,5 til 0,2 i 1990.

Som reaksjon ved overtredelse av den nye promillegrensen foreslås bot ved kjøring med promille mellom 0,2 og 0,5, og ved gjentatt overtredelse bot, eller bot og betinget fengsel. Det foreslås også endringer i reglene om inndragning av og sperrefrist for førerkort, samt tilbakekalling av kjøreseddel.

1.2 Bakgrunnen for lovforslaget

Det er anslått at det totale antall ulykker i Sverige i perioden 1990-1993 ble redusert med ca. 4 pst. som følge av senket promillegrense. Dødsulykkene i perioden ble redusert med 8 pst. i forhold til 1985-1990.

Reformen i Sverige i 1990 inneholdt i tillegg til senkingen av promillegrensen også andre endringer i lovverket og ble fulgt opp med en sterk økning i politiets promillekontroller. Resultatene skal derfor tolkes med stor forsiktighet. Det har vært tilsvarende og dels bedre utvikling med hensyn til promillekjøring også i andre nordiske land som ikke har hatt tilsvarende endring i nedre grense. Det ser likevel ut til at den senkede promillegrensen i Sverige førte til en mer generell tendens til at man oftere lar være å kjøre bil etter å ha drukket alkohol.

Formålet med lovendringen er å øke trafikksikkerheten ved å forby kjøring med lavpromille med den nedsatte kjøreferdighet dette medfører, ved at man unngår at bilførere spekulerer i 0,5-grensen og ved den signaleffekt forslaget har for ruspåvirket kjøring generelt.

Som vist til i St.meld. nr. 37 (1996-1997) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 synes kjøring under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol, alene eller i kombinasjon med alkohol, å være økende. I Innst. S. nr. 273 (1996-1997) sluttet Stortinget seg til forslaget om en nærmere vurdering av vegtrafikklovens bestemmelser vedrørende bruk av andre rusmidler enn alkohol. Det er i Sverige 1. juli 1999 trådt ikraft en lovendring om bl.a. nullgrense for bruk av visse narkotiske stoffer i forbindelse med kjøring av motorvogn og sporvogn. Statens Rettstoksikologiske Institutt (SRI) mener at dagens system med individuell helhetsvurdering av påvirkningsspørsmålet fungerer tilfredsstillende og at det i Norge avdekkes og straffes flere tilfeller av denne type ruspåvirket kjøring enn for eksempel i Danmark, Sverige og Finland. Det blir på denne bakgrunn ikke foreslått endringer i vegtrafikklovens bestemmelser, men Samferdselsdepartementet vil, i samarbeid med Justisdepartementet, følge utviklingen nøye fremover.

1.3 Statistikk for kjøring av motorvogn i påvirket tilstand

Et grovt anslag tilsier at 0,13 pst. av all kjøring på norske veier foregår med promille i størrelsesorden 0,2 til 0,5.

I perioden 1990-1994 ble antall personer dømt for påvirket kjøring redusert fra ca. 7 400 til ca. 6 400 pr. år. Antall bilførere mistenkt for kjøring i alkoholpåvirket tilstand har vært relativt stabil i perioden 1993-1998. Det er stor gjentakelsesfare i forbindelse med promillekjøring.

1.4 Historikk og gjeldende rett

Ved lovendring i 1988 fikk vegtrafikkloven § 31 nye bestemmelser om straffutmålingen i promillesaker. Loven opererer med tre alvorlighetsgrader: promille mellom 0,5 og 1,0, promille fra 1,0 til 1,5, og promille over 1,5. Bot og fengselsstraff skal normalt idømmes i alle saker, men i saker med promille 0,5 - 1,0 skal fengselsstraffen normalt være betinget. Ved promille over 1,5 skal den være ubetinget. Ved gjen tatt promillekjøring skal straffen, uavhengig av promillens størrelse være bot og ubetinget fengsel.

Iht. forarbeidene bør boten normalt tilsvare en og en halv brutto månedslønn, og uansett den domfeltes inntekt bør den bare unntaksvis være under 10 000 kroner. Rettspraksis har i en rekke saker satt boten vesentlig lavere enn 10 000 kroner på grunn av domfeltes økonomiske situasjon og betalingsevne.

Vegtrafikkloven § 33 nr. 2 til nr. 4 regulerer inndragning av førerkort for promillekjøring. I praksis inndras førerkortet fra 1½ til 2 år i «normaltilfellene». Ved alvorlig skadefølge vil inndragningen etter omstendighetene settes fra 3 til 5 år eller for alltid. I praksis vil inndragning «for alltid» bety inndragning for 5 år med mindre det har påløpt nye forhold. Dersom en som ikke har førerkort blir straffet for en overtredelse som ville ha ført til inndragning, skal politiet fastsette en sperrefrist for utstedelse av førerkort til vedkommende.

Forskrift om førerkort og førerprøve m.v. bestemmer at fører av drosje, buss m.v. må ha kjøreseddel. I praksis stilles det strengere krav til vandel for å få utstedt kjøreseddel enn for å få utstedt førerkort. Dersom førerkortet til en som har kjøreseddel blir inndratt, vil kjøreseddelen alltid bli tilbakekalt, og vanligvis for noe lengre tid enn for inndragningen av førerkortet.

Muligheten til å få forsikrings- eller erstatningsutbetaling etter en ulykke kan etter forholdene avhenge av om føreren var påvirket av alkohol m.v. eller ikke. Beruselse hos føreren har også betydning for forsikringsselskapets regressadgang.

1.5 Utenlandsk rett

I Sverige sondres det mellom «grovt rattfylleri» og «rattfylleri», og nedre grense for påvirkning er fastsatt til 0,2 promille.

Danmark benytter betegnelsene «spirituskørsel» og «promillekørsel». Førstnevnte dekker de grovere tilfellene av promillekjøring med over 1,2 promille, mens promillekørsel omfatter tilfeller over 0,5 promille.

I Finland skilles det mellom «rattfylleri, grovt rattfylleri og körning under påverkan av rusmedel». Rattfylleri er tilfeller over 0,5 promille. Grovt rattfylleri er promille over 1,2 eller at førerens prestasjoner er merkbart nedsatt og kjøringen har kunnet medføre risiko for andre.

EU har per i dag ikke noe harmonisert regelverk om promillegrenser. I Kommisjonens handlingsplan for økt trafiksikkerhet i EU inngår tiltak som blant annet harmonisering av en 0,5 promillegrense.

1.6 Grenseverdier for alkohol i utåndingsluft

Utåndingsprøve ble i 1996 tatt i bruk som bevismiddel i saker som gjelder promillekjøring. Etter vegtrafikkloven § 22 tilsvarer 0,5 promille en alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften på 0,25 milligram pr. liter luft.

Ved innføring av en 0,2 promillegrense vil det være behov for fastsettelse av en tilsvarende grenseverdi for utåndingsluft, og Justisdepartementet går inn for at en alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften på 0,1 milligram pr. liter luft skal tilsvare 0,2 promille.

Det er gjort undersøkelser ved SRI som viser betydelige variasjoner i forholdet mellom blod og luft ved lave blodalkoholkonsentrasjoner, men det presiseres at måleinstrumentet Intoxilyzer 5000N har tilfredsstillende målenøyaktighet til å måle verdier på 0,1 milligram pr. liter luft. For å fange opp små avvik, samt legge til noe ekstra sikkerhet foreslås et sikkerhetsfradrag grunnet systemavvik ved den nye promillegrensen på 0,023 milligram pr. liter luft. I tillegg legges det inn et såkalt «juridisk sikkerhetsfradrag» på 0,07 milligram, dvs. totalt et tillegg på 0,093 milligram pr. liter luft. Ved dagens straffbarhetsgrense legges det til et sikkerhetsfradrag på 0,03 milligram pr. liter luft.

1.7 Høringen

Forslaget har vært på høring til en rekke høringsinstanser. Det er mottatt svar fra 42 instanser hvorav 15 ikke har merknader i saken, 15 støtter forslaget, 7 går imot og ytterligere 3 har merknader til grunnlag og/eller fremstilling. De instanser som går imot en senking av promillegrensen finner det ikke dokumentert at forslaget vil gi trafiksikkerhetsmessig effekt.

1.8 Departementets alminnelige merknader til lovutkastet

Straffen for kjøring med promille under 0,5

Departementet foreslår at straffen for kjøring med promille mellom 0,2 og 0,5 normalt bør være bot. Betinget fengsel vil unntaksvis kunne idømmes.

Riksadvokaten mener de foreslåtte strafferegler blir for kompliserte og foreslår å endre utformingen av straffebestemmelsene i § 31, slik at disse gis en todeling i stedet for som foreslått en fire-delning, dvs. med en deling ved henholdsvis under og over 1,0 promille. Samferdselsdepartementet slutter seg til intensjonen bak Riksadvokatens forslag som vil bli nærmere vurdert med sikte på å fremme et forslag til forenkling av promillebestemmelsene senere.

Straffen for gjentakelse der tidligere kjøring også har vært med promille mellom 0,2 og 0,5 skal som regel være bot eller bot og betinget fengsel. Ved gjentatt kjøring med promille over 0,5, vil utgangspunktet fortsatt være straff i form av bot og ubetinget fengsel, men unntaksvis kan det idømmes bot og betinget fengsel. Departementet foreslår derfor at reservasjonen «som regel» tas inn i § 31 tredje ledd tredje punktum. Det er ikke meningen at tilføyelsen skal medføre noen særlig endring i dagens praksis.

Inndragning av og sperrefrist for førerkort ved promille mellom 0,2 og 0,5

I forbindelse med arbeidet med etablering av prikkbelastning av førerkort vil Samferdselsdepartementet i samarbeid med Justisdepartementet vurdere hvorvidt lavpromillekjøring er en overtredelse som naturlig kan falle inn under en slik ordning. Inndragning av førerkort etter den nye promillegrensen vil normalt bare være aktuelt i de grovere tilfellene innenfor den nye lavpromillen. Inndragningstiden bør vanligvis ikke settes kortere enn 6 måneder.

For gjentatt overtredelse innen fem år foreslår departementet at det innføres en tvingende regel om inndragning av førerkortet for minst 6 måneder. Dersom det tidligere forhold var med lavpromille og siste forhold med en promille høyere enn 0,5, foreslås en ett-årsgrense.

Tilbakekalling av kjøresedler

Dersom innehaver av kjøreseddel blir straffet for å ha kjørt utenfor tjenesten med mellom 0,2 og 0,5 promille uten tidligere å ha vært straffet for å ha kjørt i påvirket tilstand, bør dette normalt ikke få noen betydning for kjøreseddelen. Når overtredelsen finner sted i tjenesten, bør tilbakekalling av kjøreseddelen skje med mindre helt spesielle omstendigheter gjør seg gjeldende.

Forholdet til bilansvarsloven og forsikringsavtaleloven

Senket promillegrense får betydning for bilansvarsloven og forsikringsavtaleloven, bl.a. i form av bortfall av erstatning for skadelidte eller bortfall av kaskodekning. Dette kan etter forholdene innebære et vesentlig økonomisk tap.

Departementet antar at en senking av promillegrensen til 0,2 ikke bør få en så vidtrekkende betydning i erstatnings- og forsikringsretten, men understreker at en senket promillegrense må tillegges vekt i den helhetsvurderingen som skal foretas etter de alminnelige reglene.

Bilansvarsloven § 7 og § 12 og forsikringsavtaleloven § 4-9 foreslås endret for å presisere hvilken betydning senkingen av promillegrensen skal ha for mulighet til å få erstatning, adgangen til å kreve regress og til kaskodekning.

Behov for endring i pliktavholdsloven

Lov om pliktmessig avhold for personer i visse stillinger inneholder henvisninger til vegtrafikklovens promillebestemmelser og promillegrense. Samferdselsdepartementet ser det som ønskelig at lovens bestemmelser endres i samsvar med senkingen av promillegrensen til 0,2. En slik endring vil imidlertid ta noen tid, og departementet har ikke ønsket å utsette forslaget om senket promillegrense i påvente av dette arbeidet.

1.9 Økonomiske og administrative konsekvenser

Budsjettbehovet for alkometre i politi- og lensmannsetaten anslås til 16 mill. kroner. Innføring av senket promillegrense vil dessuten bety en økning i bøteinntektene på anslagsvis 10 mill. kroner.

Utrykningspolitiet antar innføring av en promillegrense på 0,2 vil kunne medføre en økning på ca. 1 300 promillesaker per år med uendret kontrollnivå. Kontroll og overvåking er det mest effektive virkemiddel mot trafikklovbrudd, og politiet trenger økte ressurser på anslagsvis 1,9 mill. kroner for å kunne forholde seg til en senket promillegrense.

Det er også påregnelig at en senket promillegrense vil medføre økning i arbeidsbelastningen for domstolene. Dette kan gi en merutgift på ca. 1 mill. kroner på landsbasis.

Samlet vil de årlige utgiftene som følger av endringen antas omlag å tilsvare de årlige inntektene.

2. KOMITEENS MERKNADER

2.1 Innledning

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Vidar Bjørnstad, Astrid Marie Nistad, Jan Petter Rasmussen og Ane Sofie Tømmerås, frå Kristelig Folkeparti, Finn Kristian Marthinsen og Åse Wisløff Nilssen, og frå Senterpartiet, Tor Nymo, stør endringane i lov om vegtrafikk som vart fremja av regjeringa Bondevik og oppretthaldt av regjeringa Stoltenberg. Fleirtalet syner til Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVV) 1998-2007, framlagt av regjeringa Jagland, der det vart varsla at Samferdsledepartementet ville føreslå å innføre ei promillegrense på 0,2 for førarar av motorvogn. Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ga si tilslutning til forslaget i Innst. S. nr. 273 (1996-1997) og Kristelig Folkeparti og Senterpartiet ønskte primært ei nullgrense. Fleirtalet syner til at føremålet med lovendringa er å styrke trafikktryggleiken ved å forby køyring med lågpromille med dei nedsette køyreevne dette fører med seg. Det er påvist at køyreegenskapar og reaksjonsevne i overraskande og kritiske situasjonar vert redusert ved lågpromille, og dermed utgjer ein risikofaktor. I praksis vil ei promil-

legrense på 0,2 vere 0,0 fordi den ikkje, som ved 0,5 gir rom for eit «kalkulert» alkoholinntak, og det vert lagt til grunn at dette er ein vesentleg faktor bak dei positive gevinstar som er målt etter nedsetjinga til 0,2-grense i Sverige. Ei gransking frå Sverige syner at det i 1991 var meir enn tre gonger vanlegare at ein førar innstilte seg på ikkje å ta ein biltur fordi han trudde han hadde drukke for mykje, enn det var i 1987.

Fleirtalet er opptekne av at ingen skal spekulere i 0,5-grensa og ønskjer med dette å tydeliggjere at alkohol og bilkøyring ikkje høyrer saman. Med å redusere promillegrensa signaliserar styresmaktene tydeleg prinsippet om at førar av motorvogn ikkje skal nyte alkohol før køyring.

Fleirtalet peikar vidare på at eit fleirtal av dei høyringsinstansane som har gjeve merknader, stør forslaget.

Fleirtalet har merka seg at 14 høyringsinstansar har uttalt seg positivt om framlegget. Fleirtalet viser til uttalen frå Statens Trafikklærerskole der det m.a. heiter:

«Vi betrakter forslaget som tjenlig for trafikksikkerheten, og som et gunstig bidrag til å påvirke folks holdning om ikke å blande bilkøyring og alkohol.»

Utrykningspolitiet uttalar m.a.:

«Pr. i dag har vi inntrykk av at det ikke er sosialt akseptabelt å kjøre med promille, men man vet at en pils eller lignende volum alkohol ikke gir promille på 0,5. Derfor vil en senking av grensen også gjøre slutt på den såkalte «kjørepilsen» tror vi. Derimot skulle man tro at dagen derpå promillen vil øke noe, og man må regne med en økning av promillekjøring på formiddagen. På denne tiden har politiet mest ressurser og man skulle tro at muligheten for å opprettholde den subjektive oppdagelsesrisiko på denne tiden er til stede.»

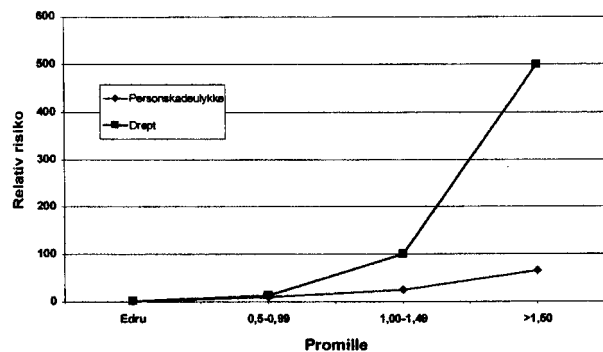
Norges Forsikringsforbund uttalar m.a.:

«Forsikringsnæringen er i utgangspunktet positiv til tiltak som kan gi økt sikkerhet for de forskjellige trafikantkategorier. Dette gjelder også tiltak som kan redusere personskadeulykker direkte eller indirekte forårsaket av rusmiddelpåvirkede motorvognførere. Forsikringsnæringen støtter forslaget om reduksjon av promillegrensen fra 0,5 til 0,2 promille. Det er imidlertid slik at risikoen for skade som følge av kjøring under 0,5 promille er vesentlig mindre enn ved kjøring over 0,5 promille. En senking av promillegrensen alene antas derfor å ha liten betydning for den samlede ulykkesrisikoen.»

Fleirtalet viser vidare til at Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, Institutt for samferdselsteknikk, og Norsk Transportarbeiderforbund er mellom dei som uttalar at dei ikkje har særlege merknader til framlegget.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Jan Simonsen og Jørn L.

Stang, og fra Høyre, lederen Kristin Krohn Devold og Bjørn Hernæs, støtter intensjonen med å begrense ulykker som følger av bilkøyring under ruspåvirkning. Dette er bakgrunnen for bred politisk støtte bak dagens promillelov med promillegrense på 0,5. Det er klart dokumentert at kjøring med høy promille øker ulykkesfrekvensen, og at dette særlig inntreffer når promillen passerer 1,0 (jf. fig. 2.1 s. 8 i proposisjonen som gjengis nedenfor).



Figur 2.1 Risiko ved ulike promillenivå i forhold til edru fører.

Kilde: Glad og Vaas 1993.

Disse medlemmer viser til den usikkerhet omkring effekten på ulykkesstatistikken av å senke promillegrensen fra 0,5 til 0,2 som fremkommer i proposisjonen. Disse medlemmer viser til at man har fått en forbedret ulykkesstatistikk i Sverige etter innføring av promillegrense på 0,2 i 1990, men at det samtidig har vært en tilsvarende og dels bedre utvikling med hensyn til promillekjøring i andre nordiske land som ikke har hatt en tilsvarende endring i nedre grense.

Disse medlemmer peker på utfordringen med å finne en promillegrense som det kan dokumenteres er riktig og forstandig, slik at den strafferettslige regulering som influerer på befolkningens alminnelige handlefrihet og levevaner er fullgodt underbygget av solide og relevante argumenter.

Disse medlemmer understreker at i valget mellom hvilke lovreformer som skal gjennomføres for å bedre ulykkesstatistikken knyttet til bilkøyring og rus, er det viktig å sette begrensede økonomiske og menneskelige ressurser inn der ulykkesfaren åpenbart er størst.

Videre peker disse medlemmer på utfordringen med å finne straffereaksjoner ved lavpromillekjøring som står i forhold til andre overtredelser som det er naturlig å sammenligne med.

Disse medlemmer peker på faren ved at en urimelig lav grense for promillekjøring vil kunne innebære at vi får et betydelig antall promillekjørere som befolkningen ikke skjønner hvorfor straffes, og at dette i så fall kan bidra til å ufarliggjøre sosiale reaksjoner knyttet til straffeforfølgning for lavpromille.

Disse medlemmer finner det naturlig å se på lovgivningspraksis i andre land, herunder det lovharmoniseringsarbeid som pågår i EU.

Disse medlemmer konstaterer at høringsinstansene gjennomgående finner at det ikke er dokumentert at forslaget vil gi trafikksikkerhetsmessig effekt.

Riksadvokaten sier bl.a.:

«strafferettslige reguleringer som influerer på befolkningens alminnelige handlefrihet og levevaner må underbygges av solide og relevante argumenter ...»

og

«Promillegrense på 0,2 kan bare underbygges og forsvares dersom det er mulig å dokumentere at en slik grense innebærer at risikoen for trafikkuulykker reduseres.»

Etter Riksadvokatens oppfatning kan det vanskelig hevdes at det er vitenskapelig eller empirisk belegg for at en alkoholpåvirkning i området 0,2-0,4 influerer på evnen til å føre motorvogn i slik grad at det representerer noen økt trafikksikkerhetsrisiko. Riksadvokaten anfører videre:

«... innføres promillegrense på 0,2 uten at det dokumenteres at dette er riktig og forstandig, kan det reises spørsmål om det vil redusere den avskrekkende virkning av gjeldende promillelovgivning. Dersom lovendringen innebærer at vi får et betydelig antall promillekjørere som befolkningen ikke skjønner hvorfor straffes, kan dette bidra til å ufarliggjøre sosiale relasjoner knyttet til straffeforfølgning av det befolkningen oppfatter som lavpromille - herunder den som befinner seg like over den gjeldende 0,5 grense. Leder senkningen av promillegrensen til slike holdningsendringer, kan virkningen faktisk bli at trafikksikkerheten svekkes.»

Disse medlemmer konstaterer at Den Norske Advokatforening støtter Riksadvokatens betraktninger.

Også Politiets Fellesforbund har uttrykt skepsis til en senking av promillegrensen og skriver bl.a.:

«Det fremgår av utredningen at virkningen av en senkning av promillegrensen fra 0,5 til 0,2 i forhold til utviklingen i antall ulykker er vanskelig å vurdere. Det er ikke klart påvist at en senking av promillegrensen gir nedgang i det totale antall trafikkuulykker, jfr. erfaringene fra Sverige. Det vises også her til at det i perioden etter innføring av 0,2 grense i Sverige har vært tilsvarende og dels bedre utvikling med hensyn til nedgang i promillekjøring i andre nordiske land som ikke har tilsvarende nedre grense. Vi ønsker også å påpeke det faktum at de ulykkene hvor en promillefører er innblandet, er primært knyttet til kjøring med høy promille. (...)

Muligheten for å kunne avdekke flest mulig kjøring med lavpromille, vil således utelukkende være å ha et vesentlig økt antall promillekontroller.

Med dagens resurser til rådighet, synes det vanskelig for Politiets Fellesforbund å støtte endringsfor-

slaget om senking av promillegrensen fra 0,5 til 0,2. Dette også sett i sammenheng med andre oppgaver politi- og lensmannsetaten også er pålagt å utføre.»

Av brede brukerorganisasjoner har både LO og Norsk Automobilforbund avgitt uttalelse. LO sier bl.a.:

«Det er særlig grunn til å vurdere skjerpede tiltak mot kjøring under påvirkning av medikamenter og narkotiske stoffer, og mot kjøring med høy promille.

LO finner imidlertid ikke å kunne støtte forslaget om å senke promillegrensen til 0,2.

I den forbindelse viser vi til høringsnotatet som ikke synes å dokumentere redusert kjøreferdighet ved så lav promille, at en senkning vil gi seg utslag i ulykkesstatistikken.»

Videre sier LO:

«Vi peker på det rettsikkerhetsmoment som ligger i at folk ikke kan fastslå om de har promille.»

I tillegg kommer at endringen vil medføre ikke ubetydelige kostnader i form av innkjøp av nytt utstyr, samt opplæring og økt ressursbruk for politi- og påtalemyndighet. På denne bakgrunn mener LO at den nåværende promillegrense bør opprettholdes.

Disse medlemmer konstaterer at flere trafikorganisasjoner, herunder NAF, har innvendinger i forhold til de foreslåtte sanksjoner ved lavpromille. Det anføres at de foreslåtte reaksjoner ved lavpromillekjøring, både med hensyn til antatt bøtenivå og adgang til inndraging av førerkort, ikke står i forhold til andre overtredelser av veitrafikklovgivningen som det i risiko er naturlig å sammenligne med.

Disse medlemmer viser videre til uttalelse fra Statens Rettstoksikologiske Institutt (SRI) knyttet til måleusikkerhet ved lavpromille, samt forholdet til bilførere påvirket av andre rusmidler enn alkohol:

«Målingen av luftalkoholkonsentrasjonen ved eksempelvis 0,4 promille vil avhengig av tilfældigheter gi et måleresultat som kan lede til straffrihet, bot eller betinget fengsel og bot»

og

«Bruk av luftprøve som eneste bevismiddel gir en betydelig risiko for at en stor andel av bilførere påvirket av andre rusmidler enn alkohol ikke blir oppdaget.»

Disse medlemmer har merket seg at det på grunnlag av totalt antall dommer og analyserte blodprøver med alkohol over 0,5 promille, kan antas at det årlige antall som dømmes for kjøring under påvirkning av andre rusmidler utgjør ca. 20 pst. Disse medlemmer erkjenner på denne bakgrunn at økt bruk av luftprøver fremfor blodprøver som bevismiddel vil bety at man i disse tilfellene ikke lenger får på-

vist ruspåvirkede bilførere med andre rusmidler enn alkohol.

2.2 Annen ruspåvirket kjøring

Komiteen er bekymret over omfanget og økningen av bilkjøring under ruspåvirkning fra andre stoffer enn alkohol, og viser til at andre land, som Sverige (fra 1. juli 1999) og Tyskland, har innført grenser for påvirkning av slike stoffer, samt at Sverige har gitt politiet adgang til klinisk undersøkelse av fører ved mistanke om slik ruspåvirkning. Komiteen er kjent med at flere europeiske land vurderer innføring av slike grenser, og at problemstillingen er tatt opp til debatt i EU-organer.

Komiteen erkjenner at bilkjøring med annen ruspåvirkning enn fra alkohol, sammen med kjøring med høypromille, har meget stor relevans for ulykkestallene.

Komiteen vil, for å redusere tallet på ulykker i trafikken, be Regjeringen komme tilbake ved en egnet anledning med vurdering av tiltak som kan føre til økt innsats for å avdekke bilførere som er påvirket av narkotiske stoffer og andre stoffer som innebærer en alvorlig svekkelse av kjøreevnen.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber Regjeringen ved en egnet anledning fremlegge for Stortinget en vurdering av tiltak som kan føre til økt innsats for å avdekke bilførere som er påvirket av narkotiske stoffer og andre stoffer som innebærer en alvorlig svekkelse av kjøreevnen.»

2.3 Målesikkerhet ved utåndingsmålinger jf. blodprøver

Komiteen viser til at vegtrafikkloven i dag likestiller påvisning av promille ved blodprøve og ved utåndingsprøver (måling av utåndingsluft). Samtidig er det kjent at det ikke i alle tilfeller er fullt ut samsvar mellom promilleverdien i blod og luft.

Fleirtalet i komiteen, medlemene fra Arbeidarpartiet, Kristeleg Folkeparti og Senterpartiet, syner til at det er gjort granskningar ved Statens Rettstokiskologiske Institutt (SRI) som syner vesentlege variasjonar i tilhøvet mellom blod og luft ved låge blodalkoholkonsentrasjonar, men dei presiserar at måleinstrumentet Intoxilyzer 5000N har tilfredsstillande målepresisjon til å måle verdiar på 0,1 milligram pr. liter luft. For å fange opp små avvik, samt leggje til noko ekstratryggleik, vert det føreslått eit tryggleiksfrådrag grunna systemavvik ved den nye promillegrensa på 0,023 milligram pr. liter luft. I tillegg vert det lagt inn eit «juridisk tryggleiksfrådrag» på 0,07 milligram, dvs. totalt eit tillegg på 0,093 milligram pr. liter luft. Desse medlemene finn dette tilstrekkeleg for å sikre at ingen blir dømt uskuldig med lågpromille.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at det ved Statens Rettstokiskologiske Institutt er gjort forsøk som viser betydelig variasjon i forholdstall mellom blod og luft ved lave alkoholkonsentrasjoner i kroppen. Dette er fremlagt i en rapport fra SRI av 23. februar 1998, og variasjonene er større enn hva man ser ved høyere promillenivåer. Resultatet av undersøkelsene bekrefte av tilsvarende målinger utført i USA.

Disse medlemmer mener dette dokumenterer at det ved lave promilleverdier også kan være nødvendig å ta blodprøver for å kunne fastslå promilleverdier med sikkerhet. Disse medlemmer har merket seg at departementet likevel har ønsket å benytte utåndingsinstrument alene, og at dette har vært lagt til grunn for det arbeidet referansegruppen for utåndingsprøver (RG) har utført.

Disse medlemmer vektlegger at det ved SRI er gjort undersøkelser for å se på forholdet mellom blod og luft ved lave alkoholkonsentrasjoner, og at det er funnet betydelige inter- og intraindividuelle variasjoner som etter alt og dømme skyldes fysiologiske forhold, og at disse får større betydning jo lavere blodalkoholkonsentrasjonene er.

Dette taler etter disse medlemmers mening for at en lavpromillemåling basert på utåndingsluft alene har betydelige usikkerhetsmomenter knyttet til seg, samt gir rom for store individuelle forskjeller mellom mennesker som har drukket samme alkoholmengde. Dette kan gjøre det vanskeligere for den enkelte å vite når man er under den lovlige promillegrense, og gjøre lovens virkning mer tilfeldig for ulike personer enn det som er tilfelle med dagens promillesats på 0,5.

2.4 Forsikringstakernes rettigheter

Fleirtalet i komiteen, medlemene fra Arbeidarpartiet, Kristeleg Folkeparti og Senterpartiet, syner til at ei senka promillegrensa frå 0,5 til 0,2, får direkte konsekvensar for innhaldet i reglane i bilansvarslova. Ein lågare grad av alkoholpåverknad hos bilførar enn 0,5 vil m.a. kunne føre til bortfall av erstatning. Dette kan økonomisk sett få større og meir inngripande konsekvensar enn ein strafferettsleg reaksjon.

Fleirtalet syner difor til at Samferdsledepartementet legg til grunn at ei senking av promillegrensa til 0,2 ikkje bør få så vidtrekkande konsekvensar i erstatnings- og forsikringsretten. Det vert synt til at når promillen er under 0,5, kan det ut frå den faren som er skapt, vere naturleg å falle attende på alminnelege reglar om skadelidne sin medverknad, forsikringsselskapet sin regressrett og rett til avkorting i kaskodekning, slik som tilfellet er i dag. Ei senka promillegrense må tilleggjast vekt i den heilskapsvurderinga som skal gjerast etter dei alminnelege reglane. Fleirta-

let syner her til endringane i bilansvarslova og forsikringsavtalelova.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet og Høyre viser til at det ved promillekjøring gjelder særlige regler for skadelidtes medvirkning. Reglene om nedsettelse av erstatningen ved skadelidtes medvirkning er vesentlig strengere ved promillekjøring enn ellers. Dette gjelder også overfor skadelidtes etterlatte. Beruselse hos føreren har også betydning for forsikringsselskapenes regressadgang, og muligheten for kaskodekning ved skade kan være betinget av om føreren er «påvirket» eller ikke.

Disse medlemmer viser til at det i forarbeidene til bilansvarsloven uttales at hva som skal anses for «påvirkning» synes for alkohols vedkommende å kunne vurderes på bakgrunn av promilleregulene i motorvognloven som senere er avløst av vegtrafikkloven. Det betyr at etter dagens regler vil en med 0,5 promille alkohol i blodet alltid regnes som «påvirket».

Disse medlemmer viser til at det i forsikringsavtaleloven slås fast at i motorvognforsikring kan selskapet ta forbehold om ansvarsfrihet for forsikringstilfelle som sikrede har voldt mens han kjørte under påvirkning av alkohol. Uttrykket «påvirket» forstås også her i forhold til straffbarhetsgrensen etter vegtrafikkloven, dvs. etter gjeldende promillegrense.

Disse medlemmer ser på denne bakgrunn at en generell senking av promillegrensen fra 0,5 til 0,2, vil øke antall saker der skadelidte kan anses som «påvirket» og dermed risikere at forsikringen ikke anses gyldig, eller at forsikringsselskapene vil påberope seg at forsikringen ikke gjelder. Disse medlemmer ser en reell fare for at dette kan svekke forsikringstakernes forbrukervern, også i saker der lavpromille ikke kan sies å ha vært noen avgjørende eller medvirkende årsak til ulykke/skade. Dette kan svekke enkeltindividens rettssikkerhet overfor store og ressurssterke forsikringsinstitusjoner.

Disse medlemmer viser til at departementet i proposisjonen opplyser at en senket promillegrense fra 0,5 til 0,2 får direkte betydning for innholdet i bilansvarsloven og forsikringsskadeloven, både når det gjelder erstatning, regress og kasko. Disse medlemmer har merket seg departementets opplysning om at en slik følge av kjøring med promille mellom 0,2 og 0,5 økonomisk sett kan få vesentlig større og mer inngripende følger for den enkelte enn den strafferettslige reaksjon. Dette kan etter forholdene innebære tap på flere millioner kroner. Selv om departementet varsler en justering av bilansvarsloven for å motvirke dette, understreker departementet likevel at «en senket promillegrense må tillegges vekt i den helhetsvurdering som skal foretas etter de alminnelige regler».

Disse medlemmer tolker dette som en åpenbar fare for at forsikringstakernes rettigheter svekkes også der det ikke kan bevises sammenheng mellom skade/ulykke og lavpromille, og at dette kan få til dels betydelige følger for den enkelte.

2.5 Straffeutmåling knyttet til lovforslaget

Fleirtalet i komiteen, medlemene fra Arbeidarpartiet, Kristeleg Folkeparti og Senterpartiet, er samde i at reaksjon ved brot på den nye promillegrensa skal vere bot som hovudregel når ein har køyrt med promille mellom 0,2 og 0,5, og ved gjentatte brot også bot, eller bot og fengsel på vilkår. Det er berre i dei grovaste tilfella av lågpromillekjøring, dvs. i området 0,5 at det vert gitt høve til inndraging av førarkort ved første gongs lovbrot. Fleirtalet vil syne til at i tillegg til eit teknisk tryggleiksfrådrag vil bli nytta eit såkalla «juridisk tryggleiksfrådrag». Ingen skal kunne bli dømt på bakgrunn av ei utåndingsprøve dersom vedkomande hadde blitt frikjent om det hadde vorte teke blodprøve på same tidspunkt.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet og Høyre har merket seg at brukergrupper som Norges Automobilforbund, Norges Turbileierforbund, Norges Lastebileierforbund og Opplysningsrådet for veitrafikken har innvendinger til lovforslaget i forhold til de foreslåtte sanksjoner ved lavpromille. Det anføres at de foreslåtte reaksjoner ved lavpromillekjøring, både med hensyn til antatt bøtenivå og adgang til inndraging av førerkort, ikke står i forhold til andre overtredelser som det i risiko er naturlig å sammenligne med.

Disse medlemmer merker seg at departementet mener den fare for uhell som skapes ved en promille under 0,5 er relativt liten i forhold til faren når promillen er høyere, og at dette brukes som et argument for at straffen i utgangspunktet bør være bøter. Samtidig gir departementet i proposisjonen et anslag på gjennomsnittlig bøtenivå for lavpromille på 6 000-8 000 kroner pr. bot. Disse medlemmer finner disse bøteanslagene relativt høye i forhold til bøter for f.eks. voldsbeskadigelse, og bøtenivået kan stå i motsetning til beskrivelsen «relativt liten fare for uhell ved lavpromillekjøring». Disse medlemmer mener det er fare for at bøteanslag i denne størrelsesorden lett kan komme i strid med folks rettsoppfatning.

Disse medlemmer merker seg videre at det ved føring av motorvogn med promille mellom 0,2 og 0,5 ikke er påkrevd med noen minstetid for inndragning av førerkortet, men at departementet mener inndragningstiden i slike tilfeller ikke bør settes kortere enn 6 måneder. Disse medlemmer mener dette kan virke urimelig lenge der førerkortet inndras for kombinasjon av lavpromille og uaktsom forbi kjøring,

eller f.eks. lavpromille kombinert med å unnlate å stanse for fotgjenger i gangfelt. Disse medlemmer ser på denne bakgrunn at de foreslåtte straffereaksjoner kan komme i strid med folks rettsoppfatning og virke urimelige i forhold til den dokumenterte farekjøring med lavpromille representerer.

2.6 Utviklingen i EU – harmonisering av lovverk

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Kristeleg Folkeparti og Senterpartiet, syner til at EU-kommisjonen 17. mars 2000 la fram for Rådet, parlamentet, den økonomiske og sosiale komité og komiteen for regionane, at spørsmålet om promillegrense bør høyre inn under kvart enkelt lands lovgjeving, og at ein av den grunn ikkje føreslår nytt lovforslag om felles promillegrense for EU-landa.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre konstaterer at EU i handlingsplan av april 1997 vil arbeide for en harmonisering av en 0,5 promillegrense i EU-landene. Handlingsplanen fikk sin tilslutning i Europaparlamentet i mars 1998.

Disse medlemmer konstaterer at Finland og Danmark har en promillegrense på 0,5, mens Sverige har en grense på 0,2.

Disse medlemmer merker seg at EUs harmoniseringsarbeid vil bety at Europa-standaren blir på 0,5 promille, og anbefaler at også Norge legger seg på det samme nivå.

2.7 Komiteens anbefaling

Komiteen vil, for å redusere tallet på alvorlige ulykker i trafikken, be Regjeringen komme tilbake ved en egnet anledning med vurdering av tiltak som kan føre til økt innsats for å avdekke bilførere som er påvirket av narkotiske stoffer og andre stoffer som innebærer en alvorlig svekkelse av kjøreevnen, jf. pkt. 2.2.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Kristeleg Folkeparti og Senterpartiet, sluttar seg til lovframlegget.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil på bakgrunn av merknadene ovenfor anbefale at lovforslaget ikke bifalles og at eksisterende lov opprettholdes.

3. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen viser til proposisjonen og rår Odels-tinget til å gjøre følgende

vedtak:

A

vedtak til lov

om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk og i enkelte andre lover

I

I vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 gjøres følgende endringer:

§ 22 første ledd skal lyde:

Ingen må føre eller forsøke å føre motorvogn når han er påvirket av alkohol (ikke edru) eller annet berusende eller bedøvende middel. Har han større alkoholkonsentrasjon i blodet enn 0,2 promille eller en alkoholmengde i kroppen som kan føre til så stor alkoholkonsentrasjon i blodet, eller større alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften enn 0,1 milligram per liter luft, regnes han i alle tilfeller for påvirket av alkohol (ikke edru) i forhold til bestemmelsene i denne lov. Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse fritar ikke for straff.

§ 31 annet ledd skal lyde:

Den som overtrer § 22 første ledd, straffes som regel

- a) med bot ved alkoholkonsentrasjon i blodet til og med 0,5 promille eller alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften til og med 0,25 milligram per liter luft,
- b) med bot og betinget fengsel ved alkoholkonsentrasjon i blodet over 0,5 til og med 1,0 promille eller alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften over 0,25 til og med 0,5 milligram per liter luft,
- c) med bot og betinget eller ubetinget fengsel ved alkoholkonsentrasjon i blodet over 1,0 til og med 1,5 promille eller alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften over 0,5 til og med 0,75 milligram per liter luft,
- d) med bot og ubetinget fengsel ved alkoholkonsentrasjon i blodet over 1,5 promille eller alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften over 0,75 milligram per liter luft. I stedet for bot og ubetinget fengsel kan det idømmes bot og betinget fengsel med vilkår som nevnt i straffeloven § 53 nr. 3 bokstav e.

§ 31 tredje ledd annet, tredje og fjerde punktum skal lyde:

Den som overtrer § 22 første ledd, jf. § 31 annet ledd bokstav a, og som tidligere er straffet etter § 22

første ledd, jf. § 31 annet eller tredje ledd, straffes som regel med bot eller bot og betinget fengsel. Den som overtrer § 22 første ledd, jf. § 31 annet ledd bokstav b til d og som tidligere er straffet etter § 22 første ledd, jf. § 31 annet eller tredje ledd, straffes som regel med bot og ubetinget fengsel. I stedet for bot og ubetinget fengsel kan det idømmes bot og betinget fengsel med vilkår som nevnt i straffeloven § 53 nr. 3 bokstav e.

§ 33 nr. 2 nytt annet punktum skal lyde:

Dette gjelder likevel ikke for overtredelser som nevnt i § 31 annet ledd bokstav a.

§ 33 nr. 4 første ledd skal lyde:

Dersom innehaveren tidligere i de siste 5 år er ilagt straff eller domfelt for overtredelse av bestemmelsene i § 22, eller dersom hans førerkort har vært inndratt etter nr. 3 foran, skal førerkortet *med mindre annet følger av annet til fjerde punktum* inndras for alltid

- a) dersom innehaveren i dette tidsrommet overtrer bestemmelsene i § 22, og han seinere blir ilagt straff eller domfelt for dette forholdet, eller
- b) dersom innehaveren nekter å medvirke til at det blir tatt utåndingsprøve, blodprøve eller foretatt klinisk legeundersøkelse som nevnt i § 22 a tredje ledd.

Gjelder den nye overtredelsen et forhold som nevnt i § 31 annet ledd bokstav a, skal førerkortet inndras for minst 6 måneder. Gjelder den første overtredelsen et slikt forhold og siste overtredelse et forhold som nevnt i § 31 annet ledd bokstav b - d, skal førerkortet inndras for minst 1 år. Gjelder den foregående overtredelsen et forhold som nevnt i § 31 annet ledd bokstav a og innehaveren innen fristen som nevnt i første punktum nekter å medvirke til at det blir tatt utåndingsprøve, blodprøve eller klinisk legeundersøkelse som nevnt i § 22 a tredje ledd, skal førerkortet inndras for minst 2 år. Bestemmelsene om inndragning av førerkort i første til fjerde punktum gjelder tilsvarende så langt de passer for mopedførerbevis.

§ 39 tredje ledd skal lyde:

Politimesteren eller den vedkommende gir myndighet kan i tilfelle som nevnt i § 33 nr. 2 og 3 og § 33 nr. 4 første ledd annet, tredje og fjerde punktum nedsette inndragningstiden under den minstetid som er bestemt så fremt inndragning for så lang tid vil virke urimelig hardt og det foreligger særdeles formildende omstendigheter ved det forhold som ga grunnlag for siste inndragningsvedtak. Politimesteren eller den vedkommende gir myndighet kan for øvrig sette inndragningstiden under minstetiden når helt spesielle grunner taler for nedsettelse.

§ 39 fjerde ledd skal lyde:

I tilfelle som nevnt i § 33 nr. 4 første ledd første punktum og § 33 nr. 4 annet ledd kan politimesteren eller den vedkommende gir myndighet fastsette at inndragningen bare skal gjelde for bestemt tid. Inndragningstiden kan dog ikke settes kortere enn 5 år, med mindre vilkårene i tredje ledd er oppfylt.

II

I lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer (Bil-ansvarslova) gjøres følgende endringer:

§ 7 tredje ledd bokstav b skal lyde:

visste eller måtte vita at vognføreren var påverka av alkohol eller andre rusande eller døyvande råder. Særregelen her gjeld likevel ikkje i den mon ein må leggja til grunn at skaden ville ha skjedd jamvel om vognføreren ikkje hadde vore påverka som nemnd. *Hadde vognføreren større alkoholkonsentrasjon i blodet enn 0,5 promille eller ei alkoholmengd i kroppen som kan føre til så stor alkoholkonsentrasjon i blodet, eller større alkoholkonsentrasjon i utåndingslufta enn 0,25 milligram per liter luft, blir han i alle tilfelle rekna for påverka av alkohol i høve til regelen her.*

§ 12 første ledd bokstav c skal lyde:

sjølv hadde valda at han var påverka av alkohol eller andre rusande eller døyvande råder medan han køyrde vogna og gjorde skade, eller medverka til at vogna vart brukt endå han visste eller måtte vita at vognføreren var påverka. Dette kravet fell bort i den mon ein må leggja til grunn at skaden ville ha skjedd jamvel om vognføreren ikkje hadde vore påverka som nemnd. *Regelen i § 7 tredje ledd bokstav b tredje punktumet gjeld tilsvarende.*

III

I lov 16. juni 1989 nr. 69 om forsikringsavtaler gjøres følgende endring:

§ 4-9 fjerde ledd skal lyde:

I motorvognforsikring kan selskapet uten hinder av bestemmelsene i første, annet og tredje ledd ta forbehold om ansvarsfrihet for forsikringstilfelle som sikrede har voldt mens han eller hun kjørte vognen under selvforskyldt påvirkning av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel. Det samme gjelder for forsikringstilfelle som er voldt av en annen mens denne kjørte vognen i slik tilstand, dersom sikrede har medvirket til vognens bruk enda han eller hun visste eller måtte forstå at føreren var påvirket. Forbehold om ansvarsfrihet som nevnt i dette leddet kan likevel settes helt eller delvis til side dersom det må antas at

forsikringstilfellet ville ha inntruffet selv om vognføreren ikke hadde vært påvirket, eller dersom det ellers ville virke urimelig om selskapet skulle være fri for ansvar. *Hadde føreren større alkoholkonsentrasjon i blodet enn 0,5 promille eller en alkoholmengde i kroppen som kan føre til så stor alkoholkonsentrasjon i blodet, eller større alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften enn 0,25 milligram per liter luft, regnes føreren i alle tilfeller for påvirket av alkohol i forhold til bestemmelsen her.*

IV

Loven trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.

B

Stortinget ber Regjeringen ved en egnet anledning fremlegge for Stortinget en vurdering av tiltak som kan føre til økt innsats for å avdekke bilførere som er påvirket av narkotiske stoffer og andre stoffer som innebærer en alvorlig svekkelse av kjøreevnen.

Oslo, i justiskomiteen, den 25. mai 2000

Kristin Krohn Devold

leder og ordfører

Jan Simonsen

sekretær