

# Innst. O. nr. 96

(2000-2001)

## **Innstilling fra justiskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Per-Kristian Foss, Jørn L. Stang, Kristin Krohn Devold og Oddvard Nilsen om lov om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (Gjeninnføring av 0,5 promillegrense)**

Dokument nr. 8:77 (2000-2001)

Til Odelstinget

### **SAMMENDRAG**

Stortingsrepresentantene Per-Kristian Foss, Jørn L. Stang, Kristin Krohn Devold og Oddvard Nilsen fremmet den 15. mars 2001 forslag om gjeninnføring av 0,5 promillegrensen ved endringer i vegtrafikkloven §§ 22, 31, 33 og 39, bilansvarsloven §§ 7 og 12 samt forsikringsavtaleloven § 4-9.

I begrunnelsen for forslaget vises det bl.a. til at Stortinget i juni 2000 vedtok å innføre en ny promillegrense på 0,2 promille for fører av motorvogn. Lovendringen trådte i kraft 1. januar 2001. Det er allerede kommet sterke reaksjoner fra trafikkfaglige hold, og særlig fra politiet. Det fremheves at det er usikkert om promille mellom 0,2 og 0,5 har innvirkning på kjøreferdighetene. Videre blir det påpekt at den nye promillebestemmelsen vil ta ressurser bort fra politioppgaver som burde ha vært prioritert.

I EU ser det nå ut til at man er i ferd med å få en felles promillegrense på 0,5, og dette kan bli en del av norsk regelverk via Schengen/EU-tilpasning. Da kan det være en fordel å ikke sette i gang omkalibrering av måleapparater og innføre nye straffereaksjoner før man ser om dette blir en realitet.

Den tidligere promillegrensen på 0,5 var godt befestet i folks bevissthet og det var allment akseptert at kjøring i påvirket tilstand var en alvorlig kriminell handling. Den nye regel kan dessverre undergrave folks respekt for promillelovgivningen generelt.

Forslagsstillerne viser til at under behandlingen av Innst. O. nr. 69 (1999-2000) fant høringsinstansene gjennomgående at det ikke er dokumentert at forslaget vil gi trafikksikkerhetsmessig effekt. Tunge høringsinstanser som Riksadvokaten, Den Norske Advokatforening, Politiets fellesorganisasjon, LO og Norges Automobilforbund var kritiske, og Statens Rettstoksikologiske Institutt (SRI) pekte på måleusikkerhet ved

lavpromille, samt forholdet til bilførere påvirket av andre rusmidler enn alkohol.

### **KOMITEENS MERKNADER**

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Vidar Bjørnstad, Astrid Marie Nistad, Jan Petter Rasmussen og Ane Sofie Tømmerås, fra Kristelig Folkeparti, Finn Kristian Marthinsen og Åse Wisløff Nilssen, fra Høyre, lederen Kristin Krohn Devold og Bjørn Hernæs, fra Fremskrittspartiet, Jan Simonsen, fra Senterpartiet, Tor Nymo, og representanten Jørn L. Stang, viser til tidligere behandling av forslag om endringer av vegtrafikkloven med senking av promillegrensen fra 0,5 til 0,2 promille, jf. Ot.prp. nr. 26 (1999-2000), Innst. O. nr. 69 (1999-2000) og debatten i Odelstinget 6. juni 2000.

For komiteen er det et mål å redusere antall ulykker i trafikken. Komiteen viser til at kontroll av fart og ruspåvirket kjøring er av de viktigste virkemidlene vi har for å styrke trafikksikkerheten og få ned antall ulykker. Komiteen viser til at Norge innførte en promillegrense på 0,5 i 1936. Siden den gang har kunnskapen om hvordan alkohol påvirker oppmerksomhet og reaksjonsevne blitt bedre, og vi vet at risikoen for ulykker stiger jevnt med økende promille, uten noen markant stigning ved 0,5-grensen.

Komiteen har merket seg at statistikk over politiets kontrollinnsats i 1. kvartal 2001 viser at ruskontrollen har økt som forutsatt i Ot.prp. nr. 26 (1999-2000), jf. brev til komiteen datert 9. mai 2001 fra Samferdselsdepartementet som er vedlagt innstillingen. Dette er først og fremst som følge av økning i Utrykningspolitiets innsats. Politidistriktene hadde for sin del i gjennomsnitt reduserte antall timeverk brukt

til ruskontroller. Politidistriktene gjennomførte imidlertid en omfattende kampanje i desember 2000 mot ruspåvirket kjøring.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, støttet innføringen av en promillegrense på 0,2 for førere av motorvogn. Loven trådte i kraft 1. januar 2001.

Flertallet viser til formålet med å innføre en lav promillegrense (0,2):

- Et tydelig signal om at alkohol og bilkjøring ikke hører sammen.
- Styrke trafikksikkerheten og få ned antall ulykker.

Flertallet har merket seg at tallene fra Politidirektoratet viser en halvering av førerkortbeslag de to første månedene i 2001 sammenliknet med samme periode i fjor. Flertallet mener det allerede nå er rimelig å anta at lovendringen kan ha ført til at færre reelt sett kjører med promille. Det tyder på at lovendringen har den tilsiktede virkningen.

Flertallet har merket seg de påstander som bl.a. har kommet fram i begrunnelsen for å foreslå en gjeninnføring av 0,5 promillegrense. Flertallet er tilfreds med at Politidirektøren i brev av 20. mars 2001 til politimestrene og Utrykningspolitiet understreker at politidistriktene fortsatt skal ha høy aktivitet i trafikksikkerhetsarbeidet og at håndhevelsen av den nye promillegrensen skal følges lojalt opp. Flertallet er også tilfreds med at Politidirektoratet vil følge utviklingen nøye og evaluere både politiets innsats og effekten av lovendringen.

Flertallet mener det er riktig å legge til grunn en målsetting om at ingen skal bli drept eller livsvarig skadd i trafikken. Senkingen av promillegrensen til 0,2 er et ledd i dette arbeidet.

Flertallet er ikke enig i forslagsstillernes begrunnelser for å heve promillegrensen igjen, og avviser derfor forslaget.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og representanten Jørn L. Stang viser til dokumentet og til merknaene fra Høyre og Fremskrittspartiet i Innst. O. nr. 69 (1999-2000) og foreslår gjeninnføring av en promillegrense på 0,5 promille.

Forslaget til endring av bilansvarsloven § 7 er justert i tråd med endringen som foreslås i Innst. O. nr. 92 (2000-2001).

## FORSLAG FRA MINDRETALL

### Forslag fra Høyre, Fremskrittspartiet og representanten Jørn L. Stang:

Vedtak til lov

om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk mv.

#### 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 0,5 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 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 og *betinget fengsel* ved alkoholkonsentrasjon i blodet *under 1,0* promille eller alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften *under 0,5* milligram per liter luft,
- b) med bot og betinget eller ubetinget fengsel ved alkoholkonsentrasjon i blodet *fra 1,0 til 1,5* promille eller alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften *fra 0,5 til 0,75* milligram per liter luft,
- c) 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 og tredje punktum skal lyde:

Gjentatt overtredelse av § 22 første ledd straffes med bot eller 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 annet punktum oppheves

§ 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 *fører kortet 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.

Annet ledd oppheves.

§ 39 tredje ledd skal lyde:

Politimesteren eller den vedkommende gir myndighet kan i tilfelle som *nevnt 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 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 (bilansvarslova) gjøres følgende endringer:

§ 7 fjerde ledd bokstav b skal lyde:

- b) *han* 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 vognføraren ikkje hadde vore påverka som nemnd.

§ 12 første ledd bokstav c skal lyde:

- c) 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 vognføraren var påverka. Dette kravet fell bort i den mon ein må leggja til grunn at skaden ville ha skjedd jamvel om vognføraren ikkje hadde vore påverka som nemnd.

## 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.

## IV

Loven trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.

## KOMITEENS TILRÅDING

Dokument nr. 8:77 (2000-2001) - forslag fra stortingsrepresentantene Per-Kristian Foss, Jørn L. Stang, Kristin Krohn Devold og Oddvard Nilsen om lov om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (Gjeninnføring av 0,5 promillegrense) - bifalles ikke.

Oslo, i justiskomiteen, den 22. mai 2001

**Kristin Krohn Devold**

leder

**Åse Wisløff Nilssen**

ordfører

**Jan Simonsen**

sekretær

## Vedlegg

### **Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til justiskomiteen, datert 9. mai 2001**

#### **Dokument nr. 8:77 (2000-2001) - forslag om endring av vegtrafikkloven (gjeninnføring av 0,5 promillegrense)**

Jeg viser til ovennevnte forslag samt komiteens brev av 26. april 2001 til Justisministeren. I brevet anmodes det om en kort redegjørelse for erfaringene med den nye promillegrensen så langt.

Som kjent hører vegtrafikkloven under Samferdselsdepartementets ansvarsområde. Lovforslaget om senking av promillegrensen fra 0,5 til 0,2 (Ot.prp. nr. 26 (1999-2000)) ble fremmet av dette departement i samråd med Justisdepartementet. Regjeringen finner det derfor korrekt at justiskomiteens henvendelse besvares av samferdselsministeren. Justisdepartementet har avgitt uttalelse som inngår i svaret nedenfor.

Jeg har tidligere notert meg at enkelte instanser blant annet innen justissektoren i høringsrunden stilte seg kritisk eller gikk imot innføringen av 0,2-promillegrense. Videre har jeg registrert at enkelte politimestre, etter at loven trådte i kraft, har uttrykt bekymring for at lovendringen blant annet ville medføre at for mye ressurser vil gå med til å kontrollere lavpromille.

Kontroll av fart og ruspåvirket kjøring er av de viktigste virkemidlene vi har for å styrke trafikksikkerheten og få ned antall ulykker. Justisdepartementet har nå mottatt statistikk over politiets kontrollinnsats i 1. kvartal 2001. Statistikken viser at ruskontrollen er økt, som forutsatt i Ot.prp. nr. 26 (1999-2000), først og fremst som følge av økning av Utrykningspolitiets innsats. Politidistriktene hadde i gjennomsnitt redusert antall timeverk brukt til ruskontroller. Politidistriktene gjennomførte imidlertid en svært omfattende kampanje i desember mot ruspåvirket kjøring. Samtidig viser Politidirektoratets tall for førerkortbeslag de to første månedene i 2001 en *halvering* sammenliknet med samme periode i 2000, selv med et stabilt kontrollvolum disse to månedene. Selv om det er svært tidlig å konkludere, synes det ikke urimelig å anta at

lovendringen *kan* ha ført til at færre reelt sett kjører med promille. Om så er tilfelle, kan det se ut som lovendringen har hatt den tilsiktede virkningen.

I Politidirektørens brev av 20. mars d.å. til politimestrene og Utrykningspolitiet pekes det på disse forhold, og det understrekes at politidistriktene fortsatt skal ha høy aktivitet i trafikksikkerhetsarbeidet og at håndhevelsen av den nye promillegrensen skal følges lojalt opp. Politidirektoratet har ellers meddelt at man vil følge utviklingen nøye og evaluere både politiets innsats og den eventuelle effekten av lovendringen.

Regjeringen prioriterer trafikksikkerhetsarbeidet høyt. Som det fremgår av Nasjonal transportplan, skal dette gjøres ved blant annet å styrke effekten av politiets kontrollaktivitet. Etter min oppfatning viser statistikken for første kvartal 2001 at denne målsettingen følges opp, og det er derfor neppe grunn til å hevde, slik det gjøres i dok. nr. 8:77, at den nye regelen med 0,2 som promillegrense kan medføre en undergraving av folks respekt for promillelovgivningen generelt.

Innen EU har det i mange år vært arbeidet for en harmonisert senket promillegrense. Da det har vist seg svært vanskelig å få tilslutning fra samtlige medlemsland til regulering gjennom en bindende rettsakt, arbeides det nå for å få frivillig tilslutning fra flest mulig land til en rekommandasjon. Hovedinnholdet i denne er 0,5 som *maksimal* promillegrense og med 0,2 grense for yngre førere og andre særlige førergrupper, som eksempelvis yrkessjåfører på tunge kjøretøy og motorsyklister. Rekommandasjonen, som ikke er juridisk bindende, gir ellers frihet og oppfordrer til nasjonalt å sette lavere generell grense enn 0,5.

I dette arbeidet har Norge som EØS-land gitt uttrykk for støtte til arbeidet med senking av promillegrensen innen EU. Vår nasjonale promillelovgivning er i dag i samsvar med den foreslåtte rekommandasjonen.