

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)

Til Odelstinget

Bakgrunn

Stortinget vedtok i juni 2000 å innføre en ny promillegrense på 0,2 promille for fører av motorvogn. Denne lovendringen trådte i kraft 1. januar 2001. Det er allerede kommet sterke reaksjoner fra trafikkfaglige hold, og særlig fra politiet. Politimestrene i Utrøndelag, Troms, Bergen, Lillehammer og Kristiansand har vært svært kritiske til den nye lovbestemmelsen. Det samme er lederen for Politiets Fellesforbund Arne Johannessen. De fremhever at det er usikkert om promille mellom 0,2 og 0,5 promille har innvirkning på kjøreferdighetene. For eksempel uttaler politimesteren i Utrøndelag politidistrikt Kjell Waclawczyk til Nettavisen 26. februar 2001 at han ikke selv gjennom 30 år i politiet har sett en eneste sak der promille under 0,5 har vært årsak til en ulykke. Videre blir det påpekt at politiet har mer enn nok oppgaver de skal ta seg av fra før, og håndheving av den nye promillebestemmelsen vil ta ressurser bort fra oppgaver som burde ha vært prioritert.

I tillegg er det i dag køer både i rettsapparatet og i fengselsvesenet, som vil bli ytterligere belastet med saker fra personer som er dømt for forhold som det er høyst tvilsomt er straffverdige.

Forslagsstillerne er enig i intensjonen med å begrense ulykker som følge av bilkjøring under ruspåvirkning. Derfor har det vært bred politisk støtte bak den tidligere promilleloven med promillegrense på 0,5. Det er klart dokumentert at kjøring med høy promille øker ulykkesfrekvensen, og at dette særlig inntrer når promillen passerer 1,0.

Effekten på ulykkesstatistikken av å senke promillegrensen fra 0,5 til 0,2 som ble vedtatt av Stortinget i 2000 er svært usikker. I Sverige har man fått en noe forbedret ulykkesstatistikk etter innføring av promillegrense på 0,2 i 1990, men det har samtidig 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.

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.

Politiet har mange viktige oppgaver i det norske samfunn. Det er derfor viktig at deres ressurser blir prioritert til de mest alvorlige typene kriminalitet og til kontakt med publikum. Dersom politiet skal pålegges stadig nye oppgaver som kun har en ren symboleffekt, undergraves både tilliten til rettsvesenet og politiet. Forslagsstillerne mener at politiet har langt viktigere oppgaver enn dette.

Forslagsstillerne mener at det er viktig å finne en promillegrense som det kan dokumenteres er riktig og forstandig, slik at den strafferettslige regulering som influerer på befolkningens alminnelige handelfrihet og levevaner er fullgodt underbygget av solide og relevante argumenter. 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 promillelov-givningen generelt.

Det er en fare for at den nye promillegrensen er så urimelig lav at det 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.

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 trafiksikkerhetsmessig effekt.

Riksadvokaten sa bl.a.:

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

og

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

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

Andre tunge høringsinstanser som Den Norske Advokatforening, Politiets fellesorganisasjon, LO og Norges Automobilforbund var kritiske.

Et annet viktig motargument er en 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 tilfeldigheter 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.»

Forslagsstillerne ønsker derfor på denne bakgrunn å fremme forslag om å gjeninnføre en promillegrense for føring av motorvogn på 0,5 promille.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Vedtak til lov

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

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 be-

rusende 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, tredje og fjerde 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 *førerkortet 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. Inn-dragningstiden 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 tredje ledd bokstav b skal lyde:

- b) 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.

§ 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 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.

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.

15. mars 2001