



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 26

(1999-2000)

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

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 22. desember 1999,
godkjent i statsråd samme dag.*

1 Forslagets hovedinnhold

Regjeringen legger i denne Ot.prp. frem forslag til endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4. Proposisjonen gjelder senking av promillegrensen for motorvognførere fra 0,5 til 0,2.

Formålet med lovendringen er økt sikkerhet for trafikantene og færre drepte og skadde i trafikken. Høy alkoholpåvirkning blant motorvognførere er den enkeltfaktor som øker risikoen for trafikkulykker mest. I enkelte undersøkelser er det anslått at ca. 40 prosent 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 promilleverdier. I Sverige ble promillegrensen senket fra 0,5 til 0,2 i 1990, og erfaringene tyder på at dette har hatt en trafiksikkerhetsmessig gevinst. Senket promillegrense fører til økt bevissthet og sterkere sosialt press for ikke å kjøre bil når man har drukket alkohol.

Det brukes mange ulike virkemidler for å forhindre kjøring i påvirket tilstand med dertil hørende høy risiko og trafikkulykker. Holdningsskapende arbeid, lovgivning, kontroll, straff og behandling er viktige tiltak. På tross av dette tyder undersøkelser på at det hver dag kjøres mellom 10 000 og 15 000 turer med motorvogn der føreren er påvirket av alkohol eller annet berusende middel. Slik kjøring utgjør et stort trafiksikkerhetsmessig problem.

Når regjeringen foreslår å forby motorvognkjøring med promille på over 0,2, er dette for å slå klart fast at alkohol og føring av motorvogn ikke hører sammen. Forslaget vil bedre trafiksikkerheten både ved at en forbyr kjøring med lavpromille med den nedsatte kjøreferdighet dette medfører, ved at en unngår at bilførere spekulerer i 0,5-grensen og ender med å kjøre med promille over 0,5, og ved den signaleffekt forslaget har for ruspåvirket kjøring generelt. Forslaget er et ledd i regjeringens satsing på trafiksikkerhet og i tråd med nullvisjonen om at ingen skal bli drept eller livsvarig skadd i trafikken.

Forslaget er en oppfølging av Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 (St meld nr 37 (1996-97)) der Samferdselsdepartementet varslet et forslag om å innføre en promillegrense på 0,2 for å føre motorvogn.

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 vegtrafikklovens bestemmelser om inndragning av og sperrefrist for førerkort, samt tilbakekalling av kjøreseddel.

Senking av promillegrensen i vegtrafikkloven medfører i tillegg behov for endringer og presiseringer i tilgrensende lovverk. I proposisjonen blir det derfor fremmet forslag om endringer i lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarsloven) og lov 16. juni 1989 nr. 69 om forsikringsavtaler.

Samferdselsdepartementet ser det også som nødvendig at regelverket om pliktmessig avhold, jf. lov 16. juli 1936 nr. 2 om pliktmessig avhold for perso-

ner i visse stillinger fra nytelse av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel (pliktavholdsloven), endres i samsvar med ny promillegrense. Departementet vil imidlertid av hensyn som angitt under pkt. 8.6 nedenfor, tilrå at tilpasningen av dette regelverket foretas senere. Endringsforslagene er nærmere omtalt i kap. 8 og 10 nedenfor.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

2.1 Innledning

I Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 (St meld nr 37 (1996-97)) varslet Samferdselsdepartementet et forslag om å innføre en promillegrense på 0,2. Det ble henvist til at alkoholpåvirkning er en viktig årsak til trafikkulykker i Norge og erfaringene fra Sverige etter senkingen av promillegrensen.

Senkingen i Sverige av promillegrensen fra 0,5 til 0,2 i 1990 er evaluert av Brottsförebyggande Rådet i rapport av januar 1997 «Utvärdering av 1990 års reform av trafikkbrotslagen».

Rapporten anslår at det totale antall ulykker i perioden 1990-1993 ble redusert med ca. 4 pst. som følge av senket promillegrense. Dødsulykkene i perioden ble redusert med 8 pst., og eneulykkene med 6 pst. Sammenligningsperioden var 1985-1990.

Reformen i Sverige i 1990 inneholdt i tillegg til senkingen av promillegrensen også andre endringer i lovverket med hensyn til alvorlighetsgrad og sanksjonsmuligheter ved ruspåvirket kjøring. Reformen ble fulgt opp med en sterk økning i politiets promillekontroller. I rapporten uttales det derfor at resultatene skal tolkes med stor forsiktighet i forhold til å konkludere med at den positive utviklingen utelukkende skyldes senkingen til 0,2 promillegrense.

En undersøkelse foretatt blant svenske førerkortinnehavere i 1987 og 1991 viser at det i 1991 var mer enn tre ganger vanligere at en fører innstilte en biltur fordi han trodde at han hadde drukket for mye, enn det var i 1987. Det ser derfor ut til at den senkede promillegrensen førte til en mer generell tendens til at man oftere lar være å kjøre bil etter å ha drukket alkohol.

Det har etter innføringen av 0,2 promillegrense i Sverige i 1990, vært tilsvarende og dels bedre utvikling med hensyn til promillekjøring i andre nordiske land som ikke har hatt tilsvarende endring i nedre grense. Det har også i perioden 1991-1993 vært til dels bedre utvikling i andre nordiske land med hensyn til antall drepte og skadde i trafikken. Det må i denne forbindelse tas med i vurderingen at eksempelvis Norge på et tidligere tidspunkt enn i Sverige innførte en rekke av de tiltak som i Sverige ble gjennomført ved henholdsvis 1990 og 1994-reformene, og derved kan ha fått utslag av disse tiltakene ved sammenligning mot tall fra Sverige i måleperioden 1991-1993.

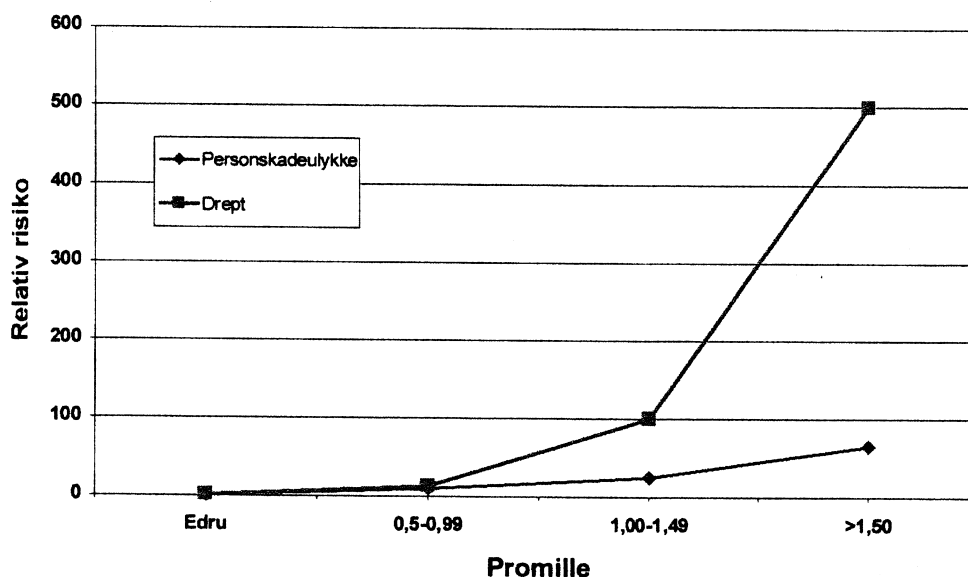
Fra andre land foreligger det en del undersøkelser som kan belyse effekter av senkingen av promillegrensene. Effekten synes å variere mellom områder og være avhengig av nivået for promillegrensen. Generelt synes imidlertid en senking av promillegrensen å ha gitt en forholdsvis liten, men signifikant reduksjon i ulykkene. Virkningene er noe forskjellig mellom ulykkesgrupper, med en større reduksjon i antall dødsulykker og personskadeulykker enn i materielskadeulykker.

Erfaringer fra reformer i Australia og USA kan tyde på at senket promillegrense skaper økt bevissthet om og et sterkere sosialt press for ikke å kjøre bil når man har drukket alkohol.

2.2 Formålet med lovendringene

Formålet med lovendringene 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 ender med å kjøre med promille over 0,5, og ved den signaleffekt forslaget har for ruspåvirket kjøring generelt.

Kjøring med promille er et alvorlig trafikksikkerhetsproblem. En sammenlikning mellom tall for ulykker der en promillefører er innblandet og tall for alle ulykker, viser at promilleførere oftere er innblandet i alvorlige ulykker enn førere generelt, og at denne forskjellen er særlig stor for dødsulykker og ulykker som fører til meget alvorlige skader. Det anslås at om lag 25 pst. av alle trafikkdrepte, omkommer etter ulykker der minst en alkoholpåvirket fører er involvert, og at det i 7-10 pst. av ulykkene som gir personskade er en promillefører innblandet. Primært er dette imidlertid knyttet til kjøring med høy promille, jf. figuren nedenfor som viser beregnet risiko for førere med promille på ulike nivåer sett i forhold til risikoen for en edru fører.



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

Kilde: Glad og Vaas 1993.

Undersøkelser tyder på at høy alkoholpåvirkning blant bilførere er den enkeltfaktor som øker risikoen for trafikkuulykker mest. Den høye ulykkesrisikoen må dels ses i sammenheng med at promillen leder til at sansene svekkes, at evnen til å bearbeide inntrykk og fatte beslutninger blir redusert og at reaksjonsevnen blir dårligere. Førere påvirket av alkohol (promille over 0,5) vil generelt ha omlag 150 ganger så høy dødsrisiko som edru førere, og omlag 30 ganger så høy sannsynlighet for å bli innblandet i en personskaadeulykke.

Det er også påvist at alkoholpåvirkning nedsetter kjøreferdigheten selv ved lave promilleverdier. Når ulykkesrisikoen for førere med lav promille imidlertid ikke synes å være særlig høyere enn for edru førere, kan dette dels

skyldes at førere med lav promille kompenseres for de svekkede førerferdighetene med mer forsiktig kjøreadferd.

Virkningen av en senking av promillegrensen fra 0,5 til 0,2 i forhold til utviklingen i antall ulykker er vanskelig å vurdere.

Någjeldende promillegrense på 0,5 kom inn i norsk lovgivning i 1936. Grensen har stått uendret siden. Som nevnt vil kjøreferdighetene reduseres selv ved lavere promilleverdier, og figuren over viser at risikoen stiger gradvis allerede ved en alkoholpåvirkning på under 0,5. Samferdselsdepartementet har derfor kommet til at lovens grense bør senkes i tråd med dette, slik at den nye promillegrensen settes til 0,2.

Den foreslåtte lovendringen markerer tydelig prinsippet om at alkohol og bilkjøring ikke hører sammen. Erfaringer fra utlandet tyder på at en senking av promillegrensen får effekt også på promillekjøring generelt, slik at det blir mindre kjøring også med langt høyere promillekonsentrasjoner. Det vises til erfaringer både fra Sverige, Australia og USA, jf. foran i pkt. 2.1.

2.3 Annen ruspåvirket kjøring

Som vist til i St meld nr 37 (1996-97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 synes kjøring under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol, alene eller i kombinasjon med alkohol, å være økende. Samferdselsdepartementet har i samarbeid med Justisdepartementet og Statens rettskoksikologiske institutt (SRI) vurdert forhold omkring bilkjøring under påvirkning av illegale stoffer og medikamenter med ruspotensial, samt kjøring under påvirkning av både alkohol og andre rusmidler. Det ble i meldingen fremhevet at gjeldende regelverk, herunder vegtrafikkloven, også forbyr kjøring under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol, men at behovet for presiseringer eller endringer i vegtrafikklovens bestemmelser ville bli vurdert nærmere. I Innst S nr 273 (1996-97) sluttet Stortinget seg til forslaget om en nærmere vurdering i forhold til 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. Overtredelse straffes etter gjeldende promillebestemmelser. Det er også gitt utvidet adgang for politiet til å foreta klinisk undersøkelse av fører av motorvogn mistenkt for brudd på det aktuelle regelverket. Tyskland har allerede innført faste grenser for visse typer stoffer, og enkelte andre europeiske land vurderer innføring av slike grenser. Problemstillingen er videre tatt opp til debatt i EU-organer, jf. kort omtale under pkt. 5.4.

I St prp nr 1 (1998-99) Samferdselsdepartementet, ble det vist til at vurderingen som nevnt over nå er gjennomført, herunder blant annet i forhold til hensiktsmessigheten av å innføre faste grenser for enkelte stoffer i loven. SRI konkluderer med 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. Sistnevnte skyldes etablering av et systematisk opplegg for avdekking av slik påvirket kjøring, herunder også godt fundert bevismateriale, gjennom samarbeidsrutiner mellom politi og legemyndigheter. Det ble på denne bakgrunn ikke foreslått endringer i vegtrafikklovens bestemmel-

ser, men lagt opp til en fortsatt, løpende vurdering av problemstillingen i samarbeid med Justisdepartementet.

Med henvisning til de grenser som er fastsatt i gjeldende lovgivning og det system som er etablert for å avdekke denne type ruspåvirket kjøring, fastholder Samferdselsdepartementet konklusjonen som gitt i St prp nr 1 (1998-99). Samferdselsdepartementet vil imidlertid som omtalt, i samarbeid med Justisdepartementet følge utviklingen nøye fremover, blant annet gjennom aktiv deltakelse i virksomhet ledet av EU-Kommisjonen. I denne forbindelse nevnes at Norge bidrar til gjennomføringen av et forskningsprosjekt med formål å lettere kunne avdekke påvirkning av andre stoffer enn alkohol.

3 Statistikk for kjøring av motorvogn i påvirket tilstand

3.1 Omfanget av kjøring i påvirket tilstand

En undersøkelse foretatt av Transportøkonomisk Institutt (TØI) i 1982, viste at opp mot 0,3 pst. av all kjøring i Norge foregikk med promille over 0,5, hvilket tilsier 120 000 - 180 000 kilometer daglig.

Det foreligger ikke tilsvarende undersøkelser om lavpromillekjøring i området 0,2 til 0,5. Det er likevel grunn til å anta at omfanget ikke er ubetydelig. Et grovt anslag tilsier at 0,13 pst. av all kjøring på norske veier foregår med promille i denne størrelsesorden.

3.2 Oversikt over domfellelser for kjøring i påvirket tilstand

De fleste førere mistenkt for kjøring i påvirket tilstand blir kontrollert av politiet på grunn av ulykke, uforsvarlig eller påfallende kjøring, eller andre forhold som gir grunn til mistanke. Kun 10-15 pst. blir pågrepet i rutinekontroll.

I perioden 1990 - 1994 ble antall personer dømt for påvirket kjøring redusert fra ca. 7400 til ca. 6400 pr. år. Antall bilførere mistenkt for kjøring i alkoholpåvirket tilstand har vært relativt stabil i perioden 1993 - 1998, med ca. 5200 - 5500 pr. år. I 1993 ble 66 pst. av sakene avgjort med ubetinget fengselsstraff, hvilket tilsier at førerne hadde en promille på minimum 1. Totalt ble det i 1996 reagert mot 5435 tilfeller av promillekjøring.

Den offisielle statistikken skiller imidlertid ikke mellom påvirkning av kun alkohol og/eller andre rusmidler. På grunnlag av totalt antall dommer og analyserte blodprøver med alkohol over 0,5 promille kan det antas at det årlige antall som dømmes for kjøring under påvirkning av andre rusmidler utgjør ca. 20 pst., dvs. ca. 1100 - 1300 av alle som dømmes for påvirket kjøring.

Det er stor gjentakelsesfare i forbindelse med promillekjøring. Undersøkelse av et utvalg promillekjørere pågrepet i 1992 viste at ca. 20 pst. av disse igjen ble tatt for alkoholpåvirket kjøring to eller flere ganger i løpet av de neste tre år.

4 Historikk og gjeldende rett

4.1 Kjøring i påvirket tilstand

Forbud mot å føre motorvogn under påvirkning av alkohol ble første gang gitt i motorvognloven av 1912. Loven stilte krav om at føreren skulle være «ædru», og i praksis ble dette forstått som et forbud mot kjøring i beruset tilstand, dvs. under en nokså betydelig alkoholpåvirkning.

Forbudet ble opprettholdt og utvidet i motorvognloven av 1926 ved forbud mot å føre motorvogn «når han er påverka av alkohol», dvs. en skjerping i forhold til det tidligere kriteriet om beruselse. Straffen var bøter eller fengsel inntil 3 måneder, med bruk av fengsel i de tilfeller hvor føreren var beruset.

Ved lovendring i 1935 ble sondringen mellom påvirket og beruset fjernet, med konsekvens at ubetinget fengsel ble hovedregelen ved alle påvirkningsgrader. Strafferammen ble samtidig hevet til bøter eller fengsel inntil ett år. Ved endringslov 16. juli 1936 ble det innført en fast promillegrense på 0,5, og med hovedregel ubetinget fengsel ved kjøring i påvirket tilstand. Ved endring i 1959 ble det også innført forbud mot å føre motorvogn når påvirket av «annet berusende eller bedøvende middel».

4.2 Strafferegler

Vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 avløste motorvognloven av 1926. Forbudet mot kjøring i påvirket tilstand ble inntatt i loven § 22 første ledd, og var tilnærmet uendret i forhold til tilsvarende bestemmelse i den tidligere motorvognlov. Bestemmelsen i første ledd lyder i dag:

«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 tilfelle for påvirket av alkohol (ikke edru) i forhold til bestemmelsene i denne lov. Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse fritar ikke for straff.»

Straffehjemmelen er inntatt i § 31 annet ledd og lød opprinnelig:

«Ved overtredelse av bestemmelsene i § 22 første eller annet ledd nyttes fengselsstraff, når ikke særdeles formildende omstendigheter er tilstede.»

Da den generelle minste fengselsstraff i straffeloven i 1985 ble senket til 14 dager, ble tidligere minimum på 21 dager etter Stortingets ønske opprettholdt i saker om kjøring i påvirket tilstand. Dette nødvendiggjorde følgende endring i ordlyden til § 31 annet ledd:

«Overtredelse av bestemmelsene i § 22 første eller annet ledd straffes med fengsel i minst 21 dager, når ikke særlig formildende omstendigheter er tilstede.»

Ved lovendring 24. juni 1988 nr. 66 fikk vegtrafikkloven § 31 nye bestemmelser som relativt detaljert regulerer straffutmålingen i promillesaker. Flere retningslinjer ble gitt i forarbeidene.

Loven opererer med tre alvorlighetsgrader: promille mellom 0,5 og 1,0; promille fra 1,0 til 1,5; og promille over 1,5 (annet ledd). Bot og fengselsstraff skal normalt idømmes i alle saker. Forskjellen er om fengselsstraffen skal være betinget eller ubetinget. Ved promille mellom 0,5 og 1,0 skal fengselsstraffen normalt være betinget, ved promille mellom 1,0 og 1,5 skal den være betinget eller ubetinget, og ved promille over 1,5 skal den være ubetinget. I forarbeidene er det angitt hvor lang fengselsstraffen normalt bør være i de tre hovedgruppene, se Ot prp nr 65 (1987-88) s. 28-29.

Inndelingen i påvirkningsgrader er ikke absolutt, jf. «som regel» i innledningen til annet ledd. Loven foreskriver at det ved utmålingen av straffen særlig skal legges vekt på graden av påvirkning og hvilke farer kjøringen har medført, se tredje ledd første punktum.

Tredje ledd annet punktum har en egen straffutmålingsregel for gjentatt promillekjøring, og som gjelder uavhengig av promillens størrelse. Straffen er da bot og ubetinget fengsel og lovens ordlyd er her absolutt. Den eneste mulighet for å anvende betinget dom synes å være tredje punktum, der domfelte pålegges å gjennomgå promilleprogram. Men på bakgrunn av uttalelser i Innst O nr 96 (1987-88) s. 9 er annet punktum i praksis ikke ansett som en absolutt regel. Momenter som kan tilsi at betinget fengsel idømmes ved gjentakelse, er at det er gått svært lang tid mellom overtredelsene, at promillen var lav, formildende omstendigheter ved måten overtredelsen skjedde på og rehabiliteringshensyn. Høyesterett har imidlertid uttalt at det må foreligge «spesielle og tungtveiende grunner» for at ubetinget fengsel ikke skal idømmes ved gjentatt promillekjøring, jf. Rt 1989 s. 102. Betinget fengsel er særlig aktuelt der flere hensyn sterkt taler imot å idømme ubetinget fengsel.

I forarbeidene er det gitt retningslinjer også for utmålingen av bøtestraff. Boten bør normalt tilsvare én og en halv månedslønn uten fradrag for skatt, og uansett den domfeltes inntekt bør den bare unntaksvis være under 10 000 kroner, jf. Ot prp nr 65 (1987-88) s. 28-29 og Innst O nr 96 (1987-88) s. 7-9. Rettspraksis har i en rekke saker satt boten vesentlig lavere enn 10 000 kroner på grunn av domfeltes økonomiske situasjon og betalingsevne. Høyesterett har imidlertid uttalt at bøtestraffen i promillesaker som utgangspunkt ikke skal påvirkes av promillens størrelse eller av farene ved kjøringen, se Rt 1995 s. 1554. Slike omstendigheter har bare betydning for valget mellom betinget og ubetinget fengsel og ved spørsmålet om hvor lang fengselsstraffen skal være.

4.3 Inndragning av førerkort etter domfellelse for føring av motorvogn i påvirket tilstand

Vegtrafikkloven § 33 nr. 2 til nr. 4 regulerer inndragning av førerkort på bakgrunn av domfellelse for føring av motorvogn i påvirket tilstand, for etterfølgende alkoholnyttelse og for å ha nektet å medvirke til blodprøve m.v.

Etter nr. 2 skal førerkort eller mopedførerbevis inndras for minst ett år dersom innehaveren blir ilagt straff eller domfelt for føring av motorvogn i påvirket tilstand eller for etterfølgende alkoholnyttelse.

Etter nr. 3 skal førerkort eller mopedførerbevis inndras for minst 2 år dersom innehaveren nekter å medvirke til at det blir tatt utåndingsprøve, blodprøve eller foretatt klinisk legeundersøkelse som nevnt i § 22 a tredje ledd.

Etter nr. 4 skal førerkortet inndras for alltid dersom innehaveren i løpet av de siste 5 år er ilagt straff eller domfelt for føring av motorvogn i påvirket tilstand eller etterfølgende alkoholnyttelse, eller dersom hans førerkort har vært inndratt på grunn av nektelse om å medvirke til blodprøve/utåndingsprøve m.v. og vedkommende,

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

Straff eller domfellelse for føring av motorvogn i påvirket tilstand medfører således inndragning av førerkortet etter *tvingende* regler. Det *skal* treffes vedtak om inndragning av førerkort for en viss minstetid eller for alltid.

Justisdepartementet har gitt en relativt omfattende instruks om nektelse og inndragning av førerkort m.v.

I praksis inndras førerkortet fra 1 1/2 til 2 år i «normaltilfellene». Er promillen over 1,20, vil inndragningstiden etter mangeårig praksis være 2 år. Skalaen 2-5 år reserveres for tilfeller hvor de skjerpene omstendigheter er i overvekt, som for eksempel ved ikke ubetydelig trafikkuhell, særlig høye alkoholkonsentrasjoner (for eksempel over 2 promille), kjøring over meget lange strekninger, bilbrukstyveri i tilknytning til forseelsen m.v. Ved alvorlig skadefølge vil inndragningen etter omstendighetene settes fra 3-5 år eller for alltid. Ved dødsfølge skal førerkortet vanligvis inndras for alltid.

Dersom føringen av motorvogn i påvirket tilstand antas å ha sammenheng med mangel på alminnelig edrueighet (noe som iblant fremgår av dommen) eller slett vandel for øvrig, slik at vedkommende ikke kan anses skikket til å føre motorvogn, bør det i henhold til Justisdepartementets retningslinjer overveies om førerkortet skal inndras for alltid, selv om overtredelsen isolert sett ikke kvalifiserer til en så streng reaksjon, jf. vegtrafikkloven § 33 nr. 1, annet punktum. Førerkortet skal da ikke tilbakeleveres før «normal» inndragningstid er utholdt og edrueighet/vandel er funnet tilfredsstillende.

Femårsfristen i § 33 nr. 4 løper fra første domfellelse til neste kjøring i påvirket tilstand. Tiden fra første kjøring til domfellelse finner sted, og tilsvarende tiden fra siste kjøring til domfellelse, er uten betydning for fristberegningen. Dersom det skjer en tredje kjøring i påvirket tilstand, vil fristen på samme måte bli beregnet fra domfellelsen for andre kjøring, til tredje kjøring finner sted.

I de tilfelle der førerkortet er inndratt «for alltid», kan politimesteren etter vegtrafikkloven § 39 fjerde ledd bestemme at inndragningen skal gjelde for en bestemt tid. Med mindre inndragningen vil virke urimelig hardt og det forelå særdeles formildende omstendigheter ved siste kjøring, eventuelt at helt spesielle grunner gjør seg gjeldende, kan inndragningstiden likevel ikke settes kortere enn fem år. I praksis vil inndragning «for alltid» bety inndragning for

5 år med mindre det har påløpt nye forhold, for eksempel kjøring uten førerkort, eller det for eksempel er mangler ved edrueligheten.

4.4 Sperrefrist for utstedelse av førerkort

Vegtrafikkloven § 24 a annet ledd bestemmer at dersom en som ikke har førerkort blir ilagt straff eller domfelt for en overtredelse som ville ha ført til inndragning av førerkort for en viss minstetid eller for alltid etter de tvingende regler i § 33, skal politiet fastsette en sperrefrist for utstedelse av førerkort til vedkommende. Fristen skal ikke settes kortere enn den inndragningstid som i tilfelle skulle ha vært fastsatt etter bestemmelsene i § 33 nr. 2-4.

Sperrefrist løper fra det tidspunkt kjøringen fant sted, også når vedkommende er under den lovbestemte minstealder for erverv av slikt førerkort. Dersom sperrefristen for eksempel fastsettes til to år og vedkommende var under 16 år da føring av bil i påvirket tilstand fant sted, vil sperrefristen være utløpt før vedkommende oppnår minstealder på 18 år for erverv av førerkort klasse B. Sperrefristen vil imidlertid få som følge at vedkommende ikke kan erverve førerkort for lett motorsykkel og traktor. Vedkommende vil heller ikke kunne øvelseskjøre i sperretiden. Videre vil vedkommende automatisk få en sperrefrist for erverv av «slikt førerkort» etter vegtrafikkloven § 24 a første ledd. Denne sperrefristen løper til det er gått 6 måneder etter oppnådd minstealder for slikt førerkort.

4.5 Tilbakekalling av kjøreseddel etter domfellelse for kjøring i påvirket tilstand

Forskrift av 23. februar 1979 nr. 4 om førerkort og førerprøve m.v. § 7 punkt 7 a bestemmer at fører av drosje, selskapsvogn, turvogn og rutevogn må ha kjøreseddel for å drive personbefordring mot vederlag. Kjøreseddel utstedes av politiet.

Etter § 7 punkt 7 c må den som skal få kjøreseddel være fylt 20 år og ha slik vandel at politiet ikke finner vedkommende uskikket. Etter punkt 7 h kan politiet tilbakekalle kjøreseddelen dersom vedkommende viser seg upålitelig eller uskikket.

I praksis stilles det strengere krav til vandel for å få utstedt kjøreseddel enn for å få utstedt førerkort. På tilsvarende måte kreves det noe mindre for å få kjøreseddelen tilbakekalt, enn for inndragning av førerkort. Praksis på området er streng av hensyn til publikums tillit.

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. Dette har sin årsak i at tilbakekalling av kjøreseddelen ikke får noen praktisk betydning så lenge førerkortet er inndratt.

4.6 Forholdet til forsikrings- og erstatningsretten

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.

Den alminnelige regelen i bilansvarsloven (lov 3. februar 1961) om nedsettelse av erstatningen ved skadelidtes medvirkning er § 7 første ledd. Det heter der at retten kan sette ned erstatningskravet eller la det falle helt bort når skadelidte har medvirket til skaden med vilje eller uaktsomhet, med mindre skadelidte bare kan legges lite til last. Omkommer skadelidte, vil ikke en eventuell medvirkning fra hans side uten videre komme hans etterlatte til skade. Spørsmålet om passiv identifikasjon mellom skadelidte og hans etterlatte reguleres av skadeserstatningsloven § 5-1 nr. 3, og de etterlattes erstatningskrav står i alminnelighet på egne ben slik at den avdødes skyld ikke uten videre skal føre til at de etterlattes erstatning blir satt ned, jf. Innst O (1984-85) s. 6, Rt 1990 s. 829 og Rt 1997 s. 149.

Ved promillekjøring gjelder det særlige regler om skadelidtes medvirkning. I bilansvarsloven § 7 tredje ledd bokstav b heter det at skadelidte ikke kan «få skadebot utan at særlege grunnar er for det, dersom han av fri vilje køyrde eller let seg køyre i den vogna som gjorde skaden endå han ... b) visste eller måtte vita at vognføraren var påverka av alkohol eller andre rusande eller døyvande råder (jf. vegtrafikklova § 22 første ledd)». Denne regelen gjelder likevel ikke «i den mon ein må leggja til grunn at skaden ville ha skjedd jamvel om vognføraren ikkje hadde vore påverka som nemnd». Reglene om nedsettelse av erstatningen ved skadelidtes medvirkning er vesentlig strengere ved promillekjøring enn ellers. Dette gjelder også langt på vei i forhold til skadelidtes etterlatte, jf. Rt 1997 s. 149.

Beruse hos føreren har også betydning for forsikringsselskapets regressadgang. I bilansvarsloven § 12 første ledd bokstav c heter det at den «summen som ein trygdar lyt reide ut for ei trygda motorvogn etter lova her, kan han krevje att hjå den som eig eller bruker vogna eller var med i henne og som ... c) sjølv hadde valda at han var påverka av alkohol eller andre rusande eller døyvande råder (jf. vegtrafikklova § 22 første ledd) medan han køyrde vogna og gjorde skade, eller medverka til at vogna vart brukt endå han visste eller måtte vita at vognføraren var påverka». Et vilkår for regress er i tillegg at det foreligger årsakssammenheng mellom rus og skade, på samme måte som etter § 7 tredje ledd bokstav b. Den klare hovedregelen utenfor rustilfellene er at regress fra forsikringsselskapet er betinget av forsett eller grov uaktsomhet fra den kravet rettes mot, jf. § 12 første ledd bokstav a.

Både i § 7 tredje ledd bokstav b og § 12 første ledd bokstav c brukes uttrykket «påverka av alkohol», og det henvises til vegtrafikkloven § 22 første ledd. I forarbeidene uttales det at avgjørelsen av spørsmålet om hva som skal anses for påvirkning i denne forbindelse, synes for alkohols vedkommende naturlig å kunne skje på bakgrunn av promillereguleringene i motorvognloven, jf. Ot prp nr 24 (1959-60) s. 25. Dette betyr at den som har større alkoholkonsentrasjon i blodet enn 0,5 promille eller større alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften enn 0,25 milligram per liter luft, alltid vil regnes som påvirket, jf. vegtrafikkloven § 22 første ledd annet punktum. Den som har en lavere alkoholkonsentrasjon i blodet eller utåndingsluften kan etter en konkret vurdering anses som påvirket, men i praksis skjer dette sjelden.

Muligheten for kaskodekning ved skade på egen motorvogn kan også være betinget av om føreren eller andre var påvirket eller ikke. I forsikringsavtaleloven § 4-9 fjerde ledd første punktum heter det at i «motorvognforsik-

ring kan selskapet ... 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 (jf. vegtrafikkloven § 22 første ledd)». Det samme gjelder for forsikringstilfelle som er voldt av en annen mens denne kjørte vognen i en slik tilstand, dersom sikrede har medvirket til vognens bruk enda han eller hun visste eller måtte forstå at føreren var påvirket, jf. annet punktum. En avkorting i kaskodekningen på grunn av rus kan likevel bare skje der det er årsakssammenheng mellom rus og skade, på samme måte som etter bilansvarsloven. Uttrykket «påvirket» må også i forhold til § 4-9 fjerde ledd forstås i tråd med straffbarhetsgrensen etter vegtrafikkloven § 22 første ledd. Den alminnelige regelen utenfor rustilfellene er at en avkorting i kaskoforsikringen kan foretas der sikrede har utvist grov uaktsomhet, jf. § 4-9 annet ledd. I et slikt tilfelle beror både spørsmålet om avkorting skal foretas, og en eventuell avkortings størrelse, på en konkret vurdering.

5 Utenlandsk rett

5.1 Sverige

I Sverige sondres det mellom «grovt rattfylleri» og «rattfylleri» og nedre grense for påvirkning er fastsatt til alkoholkonsentrasjon i blodet over 0,2 promille eller 0,10 milligram per liter utåndingsluft. Det er i lovgivningen fastsatt forbud mot å føre motorvogn for person som grunnet sykdom, påvirkning av alkohol eller andre stoffer ikke på betryggende måte kan føre motorvognen.

Ved alkoholkonsentrasjon under 1,0 promille eller 0,50 milligram per liter luft er hovedregelen at det idømmes bøter eller fengsel inntil seks måneder, mens strafferammen ved påvirkning over dette er fengsel inntil to år. Ved «grovt rattfylleri» er hovedregelen at det skal idømmes fengsel. Ved avgjørelsen av om det foreligger «rattfylleri» eller «grovt rattfylleri» legges det foruten alkoholkonsentrasjon i blod og utåndingsluft vekt på førers påvirkningsgrad og hvorvidt det også er andre stoffer involvert. I tillegg gjøres en vurdering av hvorvidt kjøringen har medført en trafikksikkerhetsrisiko.

Inndragning av førerkortet er obligatorisk i promillesaker. Ved alkoholkonsentrasjon i blodet under 0,5 promille er det imidlertid åpnet for å gi advarsel i stedet for inndragning.

Det vises for øvrig til omtale under pkt. 2.3 om innføring av nullgrense for visse narkotiske stoffer i forbindelse med føring av motorvogn.

5.2 Danmark

Danmark benytter betegnelsene «spirituskørsel» og «promillekørsel». Førstnevnte dekker de grovere tilfellene av promillekjøring hvor føreren under kjøringen hadde en alkoholkonsentrasjon i blodet på over 1,2 promille, mens promillekørsel omfatter tilfelle hvor alkoholkonsentrasjonen i blodet overstiger 0,5 promille. Promillekørsel kan omfattes av reglene om spirituskørsel der fører har inntatt alkohol i en slik mengde at han «ikke kan føre køretøjet på betryggende måte.»

Ved alkoholkonsentrasjon under 2,0 promille i førstegangstilfelle idømmes bøter, mens det ved alkoholkonsentrasjon over 2,0 promille eller ved gjentagende promillekørsel idømmes hefte eller fengsel inntil 1 år. Ved bruk av promillegrensene 0,5 og 1,2 kreves det blodprøve. Dersom slik ikke foreligger må det foretas en vurdering av hvorvidt fører var i stand til å føre kjøretøyet på en betryggende måte.

Inndragning av førerkort er obligatorisk ved spirituskørsel. Ved promillekørsel gjøres inndragningen som hovedregel betinget. Inndragningsperioden varierer fra 1 til 2,5 år.

5.3 Finland

I Finland skilles det mellom «rattfylleri, grovt rattfylleri og körning under påverkan av rusmedel». Rattfylleri er tilfeller hvor alkoholkonsentrasjonen i blodet overstiger 0,5 promille eller 0,25 milligram per liter utåndingsluft. Grovt rattfylleri er promille over 1,2 eller 0,60 milligram per liter utåndingsluft eller at førerens prestasjoner er merkbart nedsatt og kjøringen har kunnet medføre risiko for andre.

For rattfylleri er straffen bøter eller fengsel inntil 3 måneder. For grovt rattfylleri er straffen minimum 60 dagsbøter eller fengsel inntil 2 år. Varigheten av førerkortinndragningen varierer med overtredelsens grovhet.

5.4 EU

EU har per i dag ikke noe harmonisert regelverk om ruspåvirket kjøring og promillegrenser, og sanksjonene overfor slik kjøring varierer betydelig mellom medlemslandene. Problemet ruspåvirket kjøring er imidlertid de senere år kommet stadig mer i fokus, som del av en økt trafikksikkerhetsatsing i EU. Satsingen har blant annet gitt seg uttrykk i Kommisjonens handlingsplan av april 1997 for økt trafikksikkerhet i EU.

I nevnte handlingsplan inngår tiltak som blant annet å arbeide for forbud mot salg av alkohol på rasteplasser langs hovedveger og harmonisering av en 0,5 promillegrense. Europaparlamentet ga sin tilslutning til planen i mars 1998.

6 Grenseverdier for alkohol i utåndingsluft

6.1 Historikk og bakgrunn

Utåndingsprøve ble ved endring i vegtrafikkloven i 1988 likestilt med blodprøve som bevismiddel i saker som gjelder føring av motorvogn i alkoholpåvirket tilstand. Etter § 22 første ledd tilsvarer 0,5 promille en alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften på 0,25 milligram per liter luft.

En ekspertgruppe oppnevnt av Justisdepartementet vurderte innføring av utåndingsprøve som metode i Norge. Utåndingsinstrumentet Intoxilyzer 5000N er benevnelsen på det instrumentet som ble godkjent som bevismiddel ved utåndingsprøver. Det ble utarbeidet instruks for bruken av utåndingsinstrumentet i samarbeid med Riksadvokaten.

I denne sammenheng vises til Riksadvokatens kommentarer til utåndingsprøver 23. desember 1994:

«Det kan være grunn til å minne om at vegtrafikklovens § 22,1. ledd likestiller påvisning konstatert ved blodprøve og ved måling av utåndingsluften. Loven gir ikke det ene målesystem forrang fremfor det annet. For såvidt kan man si at det ved lovendringen ble etablert en promillegrense i tillegg til den gamle, i den forstand at det ikke i alle tilfeller er fullt ut samsvar mellom promilleverdien i blod og luft.»

Justisdepartementet har det faglige ansvaret for ordningen. Det er oppnevnt en Referansegruppe for utåndingsprøver (RG) som forestår en mer overordnet kontroll med systemet. RG skal fungere dels som kontrollerende og dels som rådgivende, sakkyndig instans. RG kontrollerer driften av systemet og fungerer også som en kompetanseressurs for brukerne i systemet. Det er opprettet en Kontrollenhet som blant annet forestår den daglige driften av systemet.

Etter Justisdepartementets beslutning ble målemetoden tatt i bruk 14. mars 1996. Per 1. september 1998 er 38 instrumenter utplassert i like mange politidistrikter. Etter en oppsatt plan vil ytterligere 13 instrumenter bli utplassert og tatt i bruk innen utgangen av 1999.

Målemetoden er skånsom for publikum. Den er ressurs sparende sammenlignet med blodprøve. Analyseresultatet gis umiddelbart. Dette gjør det mulig å avgjøre saken raskt. Avhør, eventuell annen etterforskning og påtalemessig oppfølging kan skje straks.

Ved innføring av en 0,2 promillegrense vil det være behov for fastsettelse av en tilsvarende grenseverdi for utåndingsluft. Med andre ord må det fastsettes en straffbarhetsgrense for alkoholkonsentrasjonen i utåndingsluft som i størst mulig grad tilsvarer en blodalkoholkonsentrasjonsgrense på 0,2 promille. Det vil si at en må være kjent med følgende:

- Forholdet blod/luft (ratio) på nivået 0,2 promille - 0,1 milligram per liter luft.
- Minste kvantifiserbare konsentrasjon (MKK) for instrumentet Intoxilyzer 5000N.

- Hvilken presisjon og med hvilken riktighet instrumentet måler på nivå 0,1 milligram per liter luft.

Punktene over må sees i sammenheng og ved vurderingen av punktene må det overordnede målet hele tiden være at allmenne krav til rettssikkerhet skal ivaretas. Den legale straffbarhetsgrense for utåndingsluft må kunne praktiseres slik at den enkelte sikres rettssikkerhet. Systemet for håndtering av saker av denne type må være hensiktsmessig og praktisk gjennomførbart for både politi og publikum. Under vurderingen av dette må det hele tiden skjeles til hva som best fremmer trafikksikkerheten.

6.2 Grenseverdi for utåndingsluft

Som ledd i utredningen fra RG er det ved Statens rettstoksikologiske institutt (SRI) gjort forsøk for å bestemme forholdet mellom blod/luft (ratio) på nivået 0,2 promille - 0,1 milligram per liter luft.

De forsøkene som er utført ved SRI viser en 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. Variasjonen er større enn hva man ser på høyere nivåer og den bekrefte gjennom tilsvarende forsøk utført i USA.

RG avla 3. juli 1998 en foreløpig rapport og anså at det forelå tre alternativer til å fastlegge en straffbarhetsgrense i luft tilsvarende 0,2 promille i blodet.

Alt. 1: Grense basert på ratio (2000:1) som er benyttet ved fastsettelsen av allerede eksisterende grenser i Norge. Dette vil gi en ny straffbarhetsgrense i luft på 0,1 milligram per liter luft, og tilsvarer det legalprinsipp som er lagt til grunn for tilsvarende forhold i Sverige.

Alt. 2: Grense basert på en gjennomsnittsratio fremkommet gjennom forsøk utført i Norge og eventuelt andre land. Alt tyder på at en slik ratio vil ligge nærmere 2500:1, hvilket vil resultere i ny straffbarhetsgrense på rundt 0,08 milligram per liter luft.

Alt. 3: Ved luftanalyseresultat under en viss minimumsgrense, for eksempel 0,25 milligram per liter luft, tas det automatisk blodprøve.

RG har utført videre forsøk ved SRI og har i rapport av 1. desember 1998 lagt frem sine konklusjoner.

Gruppen fastslår i rapporten at SRI's laboratorieforsøk viser at Intoxilyzer 5000N har tilstrekkelig nøyaktighet til å måle verdier på 0,1 milligram per liter luft. Med andre ord kan etter gruppens forslag utåndingsinstrumentet Intoxilyzer 5000N benyttes til fremskaffelse av bevis for alkoholkonsentrasjoner også ved analyseresultat på 0,1 milligram per liter luft.

Hva gjelder straffbarhetsgrense tilsvarende 0,2 promille, finner RG at alternativ 2 ikke er aktuelt i det man ikke med sikkerhet kan garantere at analyseinstrumentet Intoxilyzer 5000N kan måle luftalkoholkonsentrasjoner rundt 0,08 milligram per liter luft med tilstrekkelig nøyaktighet og sikkerhet.

Velger en alternativ tre, det vil si at i de tilfeller måleinstrumentet viser analyseresultat i lavpromilleområdet under 0,25 milligram per liter luft, må det tas blodprøve. Ved denne løsningen vil en for saker i lavpromilleområdet ikke få den positive effekten målesystemet gir i form av at målemetoden er skånsom for publikum og at den sparer tid både for publikum, politiet og helseper-

sonell. En annen effekt som kan tenkes, er at det sås usikkerhet om målemetoden som sådan og instrumentets målesikkerhet generelt. En utvikling i denne retning vil være svært uheldig og dessuten i strid med utviklingen i andre land. Tilbakemeldingene Justisdepartementet får om Intoxilyzersystemet er gjennomgående gode. Det er i ferd med å bli lagt til rette for at målemetoden skal kunne brukes i alle saker hvor det er prosessuelt grunnlag for det.

RG har i nevnte rapport ikke foretatt noen anbefaling av det ene alternativet fremfor det annet. RG har referert til det uttalte ønsket om å benytte utåndingsinstrument også ved en senket promillegrense og har ikke utredet alternativ 3 nærmere. Ut fra dette står en igjen med alternativ 1 som RG har utredet.

Justisdepartementet går inn for at man som grenseverdi for utåndingsluft velger alternativ 1. Dette gir en ny straffbarhetsgrense i luft på 0,1 milligram per liter luft som den grense som skal tilsvare 0,2 promille. Det vises ellers til beskrivelsen i alternativ 1 over.

6.3 Bruk av utåndingsinstrument i lavpromilleområdet

Sikkerhetsfradrag grunnet systemavvik

Enhver måling av alkoholkonsentrasjonen en person har i kroppen vil enten den skjer i luft eller blod, innebære en viss variasjon i de analytiske resultater ved gjentatt måling av samme luft- eller blodprøve. Variasjonen skyldes både systematiske og tilfeldige variasjoner i måleprosedyrene fra gang til gang og kan bestemmes statistisk med utgangspunkt i et stort antall prøver. På bakgrunn av slike kan man beregne hvilket sikkerhetsfradrag man må gjøre i et enkelt måleresultat for at dette med en ønsket grad av sikkerhet, for eksempel 99,9 pst., skal være over en gitt grense. Størrelsen av dette sikkerhetsfradraget vil avhenge av størrelsen på alkoholkonsentrasjonen i prøven.

Sikkerhetsfradrag grunnet et slikt systemavvik brukes i dag. Dette uttrykkes ved formelen:

«0,01 milligram per liter luft + 8 pst. av luftalkoholkonsentrasjonen».

Ved gjeldende straffbarhetsgrense er dette beregnet til 0,03 milligram per liter luft ved luftalkoholkonsentrasjoner på 0,25 milligram per liter luft, som er straffbarhetsgrense i gjeldende lov.

Det foreligger ikke per i dag beregninger av tilsvarende sikkerhetsfradrag for lavere luftalkoholkonsentrasjoner. Dersom spredningen i måleresultatene rundt 0,10 milligram per liter luft hadde fulgt samme mønster som resultatene ved høyere alkoholverdier, kunne dette uttrykkes ved den samme formelen.

Dette vil gi et sikkerhetsfradrag på 0,018 milligram per liter luft ved en straffbarhetsgrense på 0,1 milligram per liter luft. Som det fremgår, vil dette være et langt lavere sikkerhetsfradrag enn det som brukes ved dagens straffbarhetsgrense. Det er imidlertid grunn til å tro at spredningen i måleresultatene er større rundt 0,1 milligram per liter luft.

SRI har på oppdrag fra RG utført videre undersøkelser rundt dette. Som bakgrunnsmateriale for undersøkelsen har SRI blant annet hatt tilgang til utåndingsprøver fra 1996, 1997, 1998 og 1999, i alt 6745 prøver i området 0,02

- 1,67 milligram per liter luft. Av disse er 642 i intervallet fra 0,02 - 0,22 milligram per liter luft. Man er kommet til at dagens beregningsmåte for sikkerhetsfradrag (0,01 milligram per liter luft + 8 pst.) kan brukes også for målinger rundt 0,1 milligram per liter luft. For å fange opp små avvik, samt legge til noe ekstra sikkerhet i nedre måleområde, foreslår RG imidlertid at det faste tillegg endres fra 0,01 til 0,015 milligram per liter luft + 8 pst. av alkoholkonsentrasjonen. Departementet slutter seg til dette, som gir et sikkerhetsfradrag grunnet systemavvik på 0,023 milligram per liter luft ved 0,10 milligram per liter luft.

Ved dagens straffbarhetsgrense, 0,25 milligram per liter luft, har man lagt seg på et sikkerhetsnivå på 99,9 pst.. RG antar at ved å benytte et sikkerhetsfradrag på 0,023 milligram per liter luft i området 0,25 - 0,1 milligram per liter luft, vil man opprettholde et tilsvarende sikkerhetsnivå.

Juridisk sikkerhetsfradrag

Ønsker man å legge inn en forutsetning om at ingen skal kunne dømmes på grunn av en luftprøve dersom vedkommende ville blitt frikjent på bakgrunn av en blodprøve foretatt på samme tidspunkt, kan man legge inn det RG har kalt et «juridisk sikkerhetsfradrag».

En statistisk analyse/beregning på bakgrunn av det foreliggende materialet tilsier at dette juridiske sikkerhetsfradraget vil være i størrelse mellom 0,06 og 0,07 milligram per liter luft. I rapporten av 1. januar 1998 er det gjort nærmere rede for måter å praktisere et slikt juridisk sikkerhetsfradrag på. Den ene er med utgangspunkt i systemavviket som omtalt ovenfor, det andre med grunnlag i dette sikkerhetsfradraget med tillegg av det juridiske på 0,07 milligram per liter luft. Det er gjort undersøkelser ved SRI for å se på forholdet mellom blod og luft ved lave blodalkoholkonsentrasjoner. Det er funnet betydelige inter- og intraindividuelle variasjoner som etter alt å dømme skyldes fysiologiske forhold som får større betydning jo lavere blodalkoholkonsentrasjonene er. Både fra SRI og RG er det imidlertid presisert at måleinstrumentet Intoxilyzer 5000N, har tilfredsstillende måleteknikk og målenøyaktighet. Det juridiske sikkerhetsfradraget foreslås etter dette satt til 0,07 milligram per liter luft.

Justisdepartementet er kommet til at sikkerhetsfradrag grunnet systemavvik med tillegg av juridisk sikkerhetsfradrag skal benyttes. Det vil si $0,023 + 0,07 = 0,093$.

6.4 Alternativer til Intoxilyzer 5000N

Det er lite som tyder på at andre instrumenter som er på markedet i dag, har en større nøyaktighet enn Intoxilyzer 5000N. Instrumenter som er under utvikling er forventet å være svært nøyaktige også ved lave alkoholverdier. Stor individuell spredning i luftalkoholverdien særlig ved lave alkoholkonsentrasjoner, synes imidlertid ikke å bli avhjulpet ved bruk av instrumenter som per i dag er under utvikling.

7 Høringen

Forslaget har vært på høring til departementene og 50 andre høringsinstanser. Det er mottatt svar fra 42 instanser hvorav 15 ikke har, eller ikke finner det naturlig å gi, merknader i saken. 15 instanser gir støtte til forslaget. 7 instanser går imot forslaget og ytterligere 3 har merknader til grunnlag og/eller fremstilling.

Følgende instanser har hatt forslaget til uttalelse:

Departementene og underliggende etater, Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund, Barneombudet, Bilimportørenes Landsforening, Den Norske Dommerforening, Institutt for samferdselsteknikk, Forsikringsklagekontoret, Kommunenes Sentralforbund, Forbrukerombudet, Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon, Forsvarets Overkommando, Kongelig Norsk Automobilklubb, Lensmannsetatens Landslag, Landsorganisasjonen i Norge, Motorførernes Avholdsforbund, Lastebileiernes Forening, Norges Automobil-Forbund, Norsk Bilsportforbund, Norges Handikapforbund, Norges Lastebileierforbund, Norsk Forsikringsforbund, Norges Lensmannslag, Norges Motorsykkelforbund, Norges Bilbransjeforbund, Norges Taxiforbund, Norsk Motorcykel Union, Norsk Politiforbund, Norges Snøscooterforbund, Norges Turbileierforbund, Norsk Forsikringsjuridisk Forening, Norsk Kommuneforbund, Norsk Trafikkmedisinsk Forening, Norsk Trafikksikkerhetsforbund, Opplysningsrådet for Veitrafikken, Norsk Transportarbeiderforbund, Næringslivets Hovedorganisasjon, Politiembetsmennesenes Landsforening, Regjeringsadvokatembetet, Statens Bilsakkyndiges Forening, Statens helse-tilsyn, Statens Trafikk lærerskole, Trafikkforsikringsforeningen, Transportøkonomisk institutt, Trafikkforum AL, Transportbedriftenes Landsforening, Trygg Trafikk, Transportbrukernes Fellesorganisasjon, Utrykningspolitiet, Den Norske Advokatforening, Kriminalomsorgens Utdanningssenter, Politiets Fellesforbund og Riksadvokatembetet.

Følgende instanser *støtter* forslaget:

SHD, Rusmiddeldirektoratet, Utrykningspolitiet, Trygg Trafikk, Statens Trafikk lærerskole, Statens Helsetilsyn, Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund, Institutt for Samferdselsteknikk, Norges Forsikringsforbund, Motorførernes Avholdsforbund, Norges Lastebileierforbund, Norges Automobilforbund, Politiets Fellesforbund, Opplysningsrådet for Veitrafikken, Norges Turbileierforbund og Norsk Transportarbeiderforbund v/Lastebileiernes Forening.

Rusmiddeldirektoratet finner grunn til å anføre ytterligere argumenter for senking av promillegrensen enn de som ble fremlagt i høringsrunden. Det hevdes blant annet at lavpromilleførere, grunnet subjektiv usikkerhetsfølelse knyttet til egen påvirkningsgrad, endrer kjøreadferd for å redusere oppdagelsesrisikoen. En senking vil derfor bidra til å forebygge en mulig negativ utvikling hvor flere spekulerer i å ligge tettere opp til 0,5-grensen. Denne mulige virkningen er også anført av blant annet Riksadvokaten og Den norske advokatforening. *Direktoratet* viser videre til at en strengere definisjon av «påvirket»-begrepet for alkohol vil få overføringsverdi også til vurderingen av annen

ruspåvirket kjøring. *Departementet* vil presisere at forslaget gjelder senking av promillegrensen, og at påvirkningsbegrepet for så vidt gjelder andre rusmidler ikke er ment endret som følge av dette. Det vises for øvrig til hva som er sagt om annen rus under pkt. 2.3.

Rusmiddeldirektoratet ser ellers ikke grunn til å benytte «juridisk sikkerhetsfradrag» ved utåndingsprøver i lavpromilleområdet og påpeker at dette vil uthule effekten av å senke grensen. *Departementet* viser til den usikkerhet som er knyttet til utåndingsprøver i det aktuelle området og at det derfor er ønskelig å ha et juridisk sikkerhetsfradrag i tillegg til det faste fradraget for systemavvik. Etter departementets syn innebærer imidlertid ikke dette at det ene målesystem generelt gis forrang fremfor det andre.

Flere av instansene som støtter intensjonen bak forslaget, blant annet *Politiets Fellesforbund*, viser til usikkerheten knyttet til effekt av den foreslåtte senkingen og fremholder at forslaget betinger en vesentlig økning i ressursene til politi- og lensmannsetaten. *Departementet* viser til de anslag som gjøres i kap. 9 i forhold til å opprettholde innsatsen i forhold til høypromillekjøring og kjøring påvirket av andre rusmidler enn alkohol.

Norges Automobilforbund, Norges Turbileierforbund, Norges Lastebileierforbund og Opplysningsrådet for veitrafikken har innvendinger til forslaget, hovedsakelig 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 inndragning av førerkort, ikke står i forhold til andre overtredelser av vegtrafikklovgivningen som det i risiko er naturlig å sammenligne med. *Departementet* viser til at det med mindre det foreligger andre skjerpene omstendigheter rundt kjøringen, kun er i forhold til de grovere tilfelle av lavpromillekjøring, dvs. i området opp mot 0,5, at det gis mulighet til bruk av inndragning av førerkort ved første gangs overtredelse. I forhold til utmåling av bøtestraff er det, jf. kap 10, lagt til grunn at de alminnelige utmålingsregler ved promillekjøring ikke skal gjelde ved lavpromillekjøring. Det forutsettes at det ved utmålingen også tas i betraktning både promillens størrelse og farene ved kjøringen.

Følgende instanser *går imot* en senking av promillegrensen:

Riksadvokaten, LO, Den norske advokatforening, Kriminalomsorgens Utdanningssenter, Norges Snøscooterforbund, Norsk Motorsykkelforbund og Norges Motorsykkelforbund. Statens Rettstoksikologiske Institutt mener effekten av forslaget bør veies opp mot andre tiltak for å redusere trafikkulykker.

Gjennomgående finner disse høringsinstansene at det ikke er dokumentert at forslaget vil gi trafikksikkerhetsmessig effekt. Herunder fremholder *Riksadvokaten*:

«...at strafferettslige reguleringer som influerer på befolkningens alminnelige handlefrihet og levevaner må underbygges av solide og relevante argumenter.», og at «Promillegrense på 0,2 kan bare underbygges og forsvares dersom det er mulig å dokumentere at en slik grense innebærer at risikoen for trafikkulykker 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 influ-

erer 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 reaksjoner knyttet til strafforfølgning for det befolkningen oppfatter som lavpromille - herunder den som befinner seg like over den gjeldende 0,5 grense. Leder senkingen av promillegrensen til slike holdningsendringer, kan virkningen faktisk bli at trafikksikkerheten svekkes.»

Tilsvarende argumenter er også anført fra Den norske advokatforening.

Departementet viser til det som er sagt om bakgrunnen for forslaget i pkt. 2.1 og formålet i pkt. 2.2.

Statens Rettstoksikologiske Institutt (SRI) viser blant annet til at det er knyttet betydelig usikkerhet til om senking av promillegrensen vil føre til at målet om færre trafikkuulykker vil nås. Det hevdes videre:

«.....

2) Måling 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.

3) 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.»

Departementet har merket seg at det pågår en kontinuerlig faglig vurdering i forhold til bruken av utåndingsprøver. Justisdepartementet vil fortløpende vurdere bruken av slike prøver i forhold til den dokumentasjon som foreligger. Når det gjelder sikkerheten knyttet til den enkelte utåndingsprøve i området under 0,5 promille, vises det til forutsetningen for bruk av såkalt «juridisk sikkerhetsfradrag» - at ingen skal kunne dømmes på bakgrunn av en utåndingsprøve dersom vedkommende hadde blitt frikjent på bakgrunn av en blodprøve tatt på samme tidspunkt.

Riksadvokaten har ellers hatt merknader vedrørende forslagets lovteknikk. Det vises i denne forbindelse til omtale i kap. 8.

8 Alminnelige merknader til lovutkastet

8.1 Straffen for kjøring med promille under 0,5

Når promillegrensen senkes til 0,2, blir det et spørsmål hva straffen for kjøring med promille mellom 0,2 og 0,5 bør være. Alternativene er bot og betinget fengsel, slik straffen er i dag ved promille mellom 0,5 og 1,0, eller bare bot.

Departementet mener at straffen for kjøring med promille mellom 0,2 og 0,5 normalt bør være bot. Dette er mest i tråd med de prinsipper for straffutmåling ved promillekjøring som ble innført ved lovendringen i 1988. Straffverdigheten ved slik lavpromillekjøring som det her er tale om, sammenlignet med alvorligere tilfelle av promillekjøring, tilsier bøtestraff som utgangspunkt. Departementet viser til den konklusjon som ble truffet både av Straffelovrådet, Justisdepartementet og flertallet på Stortinget i forbindelse med lovrevisjonen i 1988.

Også forholdet til andre straffebud tilsier at det normalt bør reageres med bot i disse tilfellene. Selv om faren for uhell øker alt ved en promille under 0,5, er den fare som skapes med en slik promille, beskjeden i forhold til den fare som skapes der promillen er høyere, jf. kap 2. Kjøring med en promille av den størrelse som nå foreslås kriminalisert, kan i farlighet naturlig sammenlignes med de fartsovertredelser som i praksis normalt straffes med bot.

Departementet viser også til at de høringsinstansene som tok til orde for en senking av promillegrensen ved lovrevisjonen i 1988, samt mindretallet på Stortinget, mente at normalstraffen ved promille under 0,5 burde være bot.

Riksadvokaten foreslo i brev av 2. januar 1998 at det blir utformet et felles straffalternativ (bot eller betinget fengsel og bot) for promille mellom 0,2 og 0,5, og promille mellom 0,5 og 1,0. Riksadvokatens forslag kan nok innebære en noe større bruk av bøter for promille mellom 0,5 og 1,0 enn tilfellet er i dag. Det uttales i brevet: «En vil herfra ikke gå så langt som å foreslå at bøtestraff bør være normalreaksjonen for hele dette påvirkingsområdet, men vil åpne for en større valgfrihet gjennom å endre vegtrafikkloven § 31 annet ledd bokstav a) slik:

- «Den som overtrer § 22 første ledd straffes som regel
- a) med bot eller betinget fengsel og bot ved alkoholkonsentrasjon i blodet under 1,0 promille eller alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften under 0,5 milligram per liter luft.»»

Fra *Riksadvokatens*uttalelse i høringsrunden siteres:

«De foreslåtte regler er kompliserte, til dels uklare og ufullstendige. Etter Riksadvokatens vurdering utgjør vanskelighetene med å utforme retts teknisk hensiktsmessige reaksjonsregler, et selvstendig argument mot å senke promillegrensen til 0,2.»

På denne bakgrunn ønsker Riksadvokaten å gjenta sitt tidligere forslag om å endre utformingen av straffebestemmelsene, slik at disse i § 31 gis en todeling i stedet for som foreslått en fire-deling. Dvs. med en deling i henholds-

vis under og over 1,0 promille. Det påpekes at det ikke tilsiktes noen endring i forhold til gjeldende utmålingsregler og praksis. Som støtte for sitt syn viser Riksadvokaten blant annet til at en forenkling av regelverket vil være i tråd med Straffelovkommisjonens vurdering av slike spørsmål (NOU 1992:23 - Ny straffelov-alminnelige bestemmelser-s. 210):

«Med unntak for vegtrafikkloven har utviklingen således gått i retning av å fjerne fra loven regler for reaksjonsvalg og straffutmåling. Erfaringen har vist at slike regler stort sett ikke har vært vellykkede.»

Samferdselsdepartementet har merket seg Riksadvokatens forslag og slutter seg til intensjonen bak dette. Forslaget vil bli nærmere vurdert med sikte på ved et senere tidspunkt å fremme et konkret forslag til forenkling av promillebestemmelsene i vegtrafikkloven. Riksadvokatens merknader vedrørende uklarheter i lovforslaget er for øvrig tatt til følge.

Departementet foreslår etter dette at det innføres en fjerde gruppe i § 31 annet ledd som sier at straffen for promillekjøring som regel skal være bot der promillen var under 0,5. På samme måte som de tre nåværende alternativene vil heller ikke det nye alternativet være noen absolutt regel. Dermed vil betinget fengsel unntaksvis kunne idømmes.

Det må også tas stilling til hva straffen skal være ved gjentatt promillekjøring. Departementet finner den praksis som i dag følges ved gjentatt promillekjøring, vel begrunnet. Som nevnt er det forhold at promillen er lav, ett av de momentene som kan tilsi at ubetinget fengsel ikke idømmes. Dette momentet blir enda mer fremtredende dersom grensen for det straffbare settes ned. Departementet mener at ubetinget fengsel gjennomgående vil være en for streng reaksjon dersom både den tidligere og den nåværende overtredelsen dreier seg om kjøring med en promille i området 0,2 til 0,5. Det blir derfor foreslått at straffen i disse tilfellene som regel skal være bot eller bot og betinget fengsel, jf. forslag til nytt tredje ledd annet punktum.

Nåværende annet punktum bør bli tredje punktum. Ved gjentatt kjøring med promille over 0,5, vil utgangspunktet etter forslaget fortsatt være straff i form av bot og ubetinget fengsel. Men etter departementets syn bør ordlyden reflektere at det unntaksvis kan idømmes bot og betinget fengsel også ved slik gjentatt promillekjøring, jf. det som er sagt foran om rettspraksis. Departementet foreslår derfor at reservasjonen «som regel» tas inn i tredje punktum. Det er ikke meningen at tilføyelsen skal medføre noen særlig endring i dagens praksis. Meningen er at utformingen av loven skal bli mer i tråd med gjeldende rett.

Dersom gjerningspersonen tidligere er straffet etter § 22 første ledd, jf. § 31 annet ledd bokstav a, og så blir dømt for promillekjøring etter § 22 første ledd, jf. § 31 annet ledd bokstav b til d (eller vice versa), oppstår spørsmålet om reaksjonen skal fastsettes etter annet eller tredje punktum. Etter utkastet vil det avgjørende her være om den saken som er til pådømming, gjelder promillekjøring til og med 0,5 promille, eller en høyere promille. I førstnevnte tilfelle er spørsmålet regulert i annet punktum; ellers følger man reglene i tredje punktum. Dersom det er flere tilfeller av promillekjøring som nå skal pådømmes, og promillen dels ligger over og dels under 0,5, er det tredje punktum som gjelder. For øvrig vises det til spesialmotivene.

De alminnelige vilkårene for gjentakelsesstraff i straffeloven § 61 vil også gjelde ved gjentatt promillekjøring etter § 31 tredje ledd.

8.2 Inndragning av førerkort ved promille mellom 0,2 og 0,5

De spørsmål det må tas stilling til ved inndragning av førerkort i forhold til den nye lavpromillen (mellom 0,2 og 0,5 promille) blir:

1. Inndragning ved første gangs promillekjøring, jf. § 33 nr. 2.
2. Inndragning ved ny kjøring innenfor femårsfristen i § 33 nr. 4 når den ene eller begge kjøringene har vært med lavpromille.
3. Inndragning av førerkort når den foregående overtredelse gjelder lavpromille og førerkortinnehaver innenfor femårsfristen nekter å medvirke til at det blir tatt utåndingsprøve, blodprøve eller foretatt klinisk legeundersøkelse som nevnt i § 22 tredje ledd.

Den fare for uhell som skapes ved en promille under 0,5, er relativt liten i forhold til faren når promillen er høyere. Dette er foran brukt som argument for at straffen i utgangspunktet bør være bøter, og det vil også være relevant ved vurderingen av om førerkortet bør inndras.

På den annen side er det viktig gjennom denne lovendringen å markere at føring av motorvogn og bruk av alkohol ikke hører sammen. Det vil kun være marginale alkoholinntak som avgjør om promillen blir over eller under den tidligere grensen på 0,5 promille.

Faren for uhell er også et moment når det skal tas stilling til regler om inndragning ved føring av motorvogn med en promille mellom 0,2 og 0,5. Det kunne for eksempel være naturlig å sammenligne spørsmålet om inndragning ved den nye lavpromillen med inndragning som følge av fartsovertredelser.

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. Etableringen av en prikkbelastningsordning vil imidlertid være tidkrevende og spørsmålet om inndragning av førerkort bør derfor nå ses i sammenheng med de tilfelle der promillen er større enn 0,5. Etter gjeldende regler skal det da foretas inndragning av førerkort for minst ett år etter de tvingende regler i vegtrafikkloven § 33 nr. 2. Da faregraden vil bli suksessivt større etter som promillen nærmer seg 0,5, bør det gjelde andre regler for inndragning av førerkortet når motorvogn er ført med en promille mellom 0,2 og 0,5. Det er i disse tilfellene naturlig å falle tilbake på den alminnelige bestemmelsen i § 33 nr. 1. Bestemmelsen forutsettes imidlertid bare benyttet i de grovere tilfellene innenfor den nye lavpromillen, anslagsvis fra ca. 0,4 - 0,45 promille, med mindre det foreligger andre skjerpene omstendigheter. Dette kan for eksempel gjelde når kjøring skjer i kombinasjon med uaktsom forbikjøring, kjøring mot rødt lys, unnlattelse av å stanse for fotgjenger i gangfelt, fartsovertredelser etc., selv om de skjerpene omstendigheter i seg selv ikke kan begrunne inndragning.

Ved føring av motorvogn med en promille mellom 0,2 og 0,5 er det ikke påkrevet med noen minstetid for inndragning, men departementet mener inndragningstiden i slike tilfelle vanligvis ikke bør settes kortere enn 6 måneder.

For gjentatt overtredelse innenfor femårsfristen i § 33 nr. 4 foreslår departementet at det innføres en tvingende regel om inndragning av førerkortet for minst 6 måneder, se første ledd, nytt annet punktum. Bestemmelsen vil komme til anvendelse såvel i de tilfeller der den tidligere overtredelse skjedde med høyere enn 0,5 promille, som når begge overtredelsene har foregått med mellom 0,2 og 0,5 promille. Dersom det tidligere forhold var med lavpromille og siste forhold med en promille høyere enn 0,5, skal ikke inndragningstiden være kortere enn hva som følger av § 33 nr. 2 ved første gangs kjøring i påvirket tilstand med en promille høyere enn 0,5. Departementet foreslår derfor en ettårsgrense her, se utkastet til nytt tredje punktum.

Dersom førerkortinnehaver innenfor femårsfristen nekter å medvirke til at det blir tatt utåndingsprøve, blodprøve eller foretatt klinisk legeundersøkelse, skal førerkortet inndras for minst 2 år dersom den første overtredelsen gjaldt kjøring med lavpromille.

8.3 Sperrefrist for førerkort

Som det fremgår av punkt 4.4 foran, skal det i medhold av vegtrafikkloven § 24 a annet ledd fastsettes en sperrefrist for utstedelse av førerkort, dersom vedkommende som ikke har førerkort, opptrer på en slik måte som ville ført til inndragning etter de tvingende regler i § 33 nr. 2-4.

Etter dette skal det i gjentakelsestilfelle - når enten det siste eller begge tilfelle av føring av motorvogn i påvirket tilstand er foretatt med mellom 0,2 og 0,5 promille - fastsettes en sperrefrist på minst 6 måneder. Dersom vedkommende aldri har hatt førerkort, vil det forhold at vedkommende har ført motorvogn uten gyldig førerkort alene medføre en lovbestemt sperrefrist på 6 måneder, jf. § 24 a første ledd.

Sperrefrist etter § 24 a annet ledd regnes fra gjerningstidspunktet. Sperrefristen kan således være utløpt før vedkommende når minstealder på 18 år for erverv av førerkort klasse B. En sperrefrist vil likevel kunne få konsekvenser for personer som ikke har oppnådd minstealder. En person under 18 år som kjører moped i påvirket tilstand vil etter gjeldende regler få sitt mopedførerbevis inndratt for minst 12 måneder, gjerne 18 måneder hvis promillen var høy. Videre vil han få en obligatorisk sperrefrist for utstedelse av førerkort (i enhver klasse) for minst ett år (avhengig av blant annet promillens størrelse). Sperrefristen får til følge at vedkommende så lenge sperrefristen løper ikke vil kunne erverve førerkort for lett motorsykkel eller traktor (16 års aldersgrense). Hadde kjøringen funnet sted med bil, ville vedkommende i tillegg til de to nevnte reaksjoner også fått sperrefrist for «slikt førerkort» frem til fylte 18 år og 6 måneder (§ 24 a første ledd). Det må presiseres at sperrefristen løper hele tiden, hvilket er en følge av lovendring i 1995. Før lovendringen løp sperrefristen fra oppnådd minstealder. Bakgrunnen for lovendringen var at mange påberopte seg ordlyden og hevdet at de før fylte 18 år ikke hadde sperrefrist og derfor lovlig kunne øvingskjøre.

8.4 Tilbakekalling av kjøresedler

8.4.1 Overtredelser utenfor tjenesten

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 i utgangspunktet ikke få noen betydning for kjøreseddelen, med mindre forholdet er av en slik karakter at det blir fattet vedtak om inndragning i medhold av § 33 nr. 1. Dersom det blir truffet vedtak om inndragning av førerkortet, eventuelt etter de tvingende regler i forslaget til nytt annet punktum i § 33 nr. 4 første ledd, vil kjøreseddelen normalt bli tilbakekalt for et noe lengre tidsrom enn for inndragningen av førerkortet.

Dersom forholdet ligger nær opp mot tilfeller som kvalifiserer til inndragning etter § 33 nr. 1, kan det også bli aktuelt med tilbakekalling av kjøreseddelen selv om inndragning av førerkortet ikke finner sted.

8.4.2 Overtredelser i tjenesten

Dersom kjøring i påvirket tilstand skjer i tjeneste, får forholdet straks mer alvorlig karakter selv om forholdet ikke skulle kvalifisere for inndragning av førerkortet. Slike tilfelle bør ses i sammenheng med lov 16. juli 1936 nr. 2 om pliktmessig avhold for personer i visse stillinger fra nytelse av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel. Etter § 1 siste ledd, jf. første ledd bokstav d, er det for fører av motorvogn i stilling eller yrke som medfører befordring av personer eller gods, forbud mot å nyte alkohol mindre enn 8 timer før tjenestetiden begynner.

Dersom vedkommende blir straffet for å ha kjørt med mellom 0,2 og 0,5 promille, uten at reglene om pliktmessig avhold er overtrådt, innebærer dette at vedkommende må ha hatt en relativt høy promille da tidspunktet for det pliktmessige avhold inntrådte. Som fremhevet ovenfor er hensynet til publikums tillit av stor betydning, og selv kjøring med lav promille vil kunne svekke denne tilliten. Et slikt forhold vil derfor, etter at dette er blitt gjort straffbart ved endring av § 22, kunne bli av betydning i forhold til reglene om tilbakekalling av kjøreseddelen. Personbefordringen mot vederlag vil i slike tilfelle foregå på ulovlig måte, hvilket er et vesentlig brudd på forutsetningen for å inneha kjøreseddel. Tilbakekalling av kjøreseddelen bør da vurderes selv om det ikke vil bli truffet vedtak om inndragning av førerkortet.

Når overtredelsen finner sted i tjenesten, bør derfor tilbakekalling av kjøreseddelen skje med mindre helt spesielle omstendigheter gjør seg gjeldende. Dette kan for eksempel gjelde dersom promillen var ned mot det lovlige da tjeneste begynte og sjåføren på kort varsel var blitt tilkalt til ekstratjeneste.

8.5 Forholdet til bilansvarsloven og forsikringsavtaleloven

En senket promillegrense fra 0,5 til 0,2, får direkte betydning for innholdet i reglene i bilansvarsloven § 7 tredje ledd bokstav b og § 12 første ledd bokstav c og forsikringsavtaleloven § 4-9 fjerde ledd, med mindre disse reglene også endres. En lavere grad av alkoholpåvirkning hos bilføreren enn 0,5 vil kunne føre til bortfall av erstatning for en skadelidt som befant seg i bilen, regress fra forsikringsselskapet eller bortfall av kaskodekning. En slik følge av kjøring

med promille mellom 0,2 og 0,5 kan økonomisk sett få vesentlig større og mer inngripende følger enn den strafferettslige reaksjonen. Et krav om regress fra forsikringsselskapet eller bortfall av et krav om erstatning eller kaskodekning mot forsikringsselskapet, kan etter forholdene innebære et tap på flere millioner kroner.

Departementet antar at en senking av promillegrensen til 0,2 ikke bør få en så vidtrekkende betydning i erstatnings- og forsikringsretten. Når promillen er under 0,5, kan det ut fra den fare som er skapt være naturlig å falle tilbake på alminnelige regler om skadelidtes medvirkning, forsikringsselskapets regressrett og rett til avkorting i kaskodekning, slik som tilfellet er i dag. Departementet vil imidlertid understreke at en senket promillegrense må tillegges vekt i den helhetsvurderingen som skal foretas etter de alminnelige reglene. Et alternativ til departementets forslag kan eventuelt være å vedta endringene som gjelder bilansvarsloven, men la forsikringsavtaleloven stå uendret. På bakgrunn blant annet av uttalelsene i høringsrunden går departementet imidlertid ikke inn for en slik løsning. Bredere samfunnsinteresser taler ellers for å ikke innskrenke virkeområdet for bilansvarslovens erstatningsregler, som er lovfestet som en del av en obligatorisk forsikringsordning.

Av hensyn til EØS-retten må det også gjøres visse endringer i bilansvarsloven § 7 tredje ledd bokstav b. Foranledningen er EFTA-domstolens rådgivende uttalelse av 17. november 1999 i sak E-1/99 Storebrand Skadeforsikring AS og Veronica Finanger. Domstolen svarte bekræftende på følgende spørsmål fra Norges Høyesterett:

«Er det uforenlig med EØS-retten at en passasjer som påføres skade ved frivillig kjøring i motorvogn, ikke har krav på erstatning med mindre særlige grunner foreligger, dersom passasjerens visste eller måtte vite at motorvognens fører var påvirket av alkohol på ulykkestidspunktet og det var årsakssammenheng mellom alkoholpåvirkningen og skaden?»

Uttalelsen innebærer at bilansvarsloven § 7 tredje ledd bokstav b ikke kan opprettholdes i sin nåværende form. Justisdepartementet vil følge opp denne problematikken som en egen sak.

8.6 Behov for endring i pliktavholdsloven

Lov 16. juli 1936 nr. 2 om pliktmessig avhold for personer i visse stillinger fra nytelse av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel, inneholder henvisninger til vegtrafikklovens promillebestemmelser og promillegrense. Av hensyn til lovens formål ser Samferdselsdepartementet det som ønskelig at lovens bestemmelser endres i samsvar med senkingen av promillegrensen til 0,2. Loven er imidlertid av Sosial- og helsedepartementet angitt å være i behov av en generell revisjon. Det kan da synes hensiktsmessig å overføre lovens bestemmelser til sektorlovgivningen.

Lovstrukturutvalget uttalte om loven i NOU 1992:32, blant annet:

«Utvalget mener generelt at regler som angår en type virksomhet, bør samles mest mulig. Dette taler for at reglene om avholdsplikt tas inn i de lover som regulerer de virksomheter plikten gjelder i. Den regulering som finnes i 1936-loven er heller ikke av en slik art at reglene er vanskelige å innarbeide i sektorlovgivningen.»

Innarbeiding av lovens bestemmelser i sektorlovgivningen vil berøre flere departementer og en slik endring vil dermed innebære noe tidsforbruk. Samferdselsdepartementet har derfor ikke sett det som hensiktsmessig å utsette fremleggelsen av forslag om senket promillegrense i påvente av dette arbeidet.

9 Økonomiske og administrative konsekvenser

9.1 Blodprøver, utåndingsprøver, teknisk utstyr

Utåndingsprøver

Siden utåndingsprøver ble tatt i bruk i 1996, har det ved Rettstoksikologisk institutt vært en reduksjon i antall blodprøver:

Blodprøver

År	Antall prøver
1995	5 465
1996	4 202
1997	3 258

Per 1. halvår 1998 er det tatt 1494 blodprøver.

Det totale antall utåndingsprøver tatt i Norge har økt som følger:

Utåndingsprøver

År	Antall prøver
1996	1 695
1997	2 790

Pr. 1. september 1998 er det tatt 1965 utåndingsprøver.

Det forutsettes etter de forsøk som er gjort at utåndingsinstrumentene kan brukes i lavpromilleområdet slik som konkludert ovenfor i kap. 6.2.

Skulle man likevel komme til det resultat at det skal tas blodprøve dersom analyseresultatet av en utåndingsprøve viser lavere alkoholverdi enn 0,25 milligram per liter luft, alternativ 3 i kap. 6.2 ovenfor, vil de samlede honorarutgiftene for blodprøver øke. Samlede utgifter til instrumenter vil ikke reduseres for det tilfellet at instrumentene ikke kan benyttes.

Antatt brukstid for et utåndingsinstrument er ca. 8 år. Intoxilyzer 5000N er relativt kostbare, ca. kr. 100 000 per instrument. Det er forventet at neste generasjons instrumenter vil ha en lavere kostnad og være mobile. Bruk av utåndingsinstrumenter i lavpromilleområdet vil ikke innebære andre kostnader enn ved bruk av instrumentet ved dagens straffbarhetsgrense utover de som vil gå med til mer service og vedlikehold som følge av utvidet bruk.

Annet teknisk utstyr. Behov for innkjøp og justering av alkometre.

Politiet har med hjemmel i vegtrafikkloven § 22 a adgang til å ta en alkotest (foreløpig blåseprøve) under nærmere angitte vilkår.

Alkotest («ballong») brukes idag som feltmessig hjelpemiddel ved «vegkantkontroll» i forhold til grenseverdi 0,5 promille i et antall av ca. 20 000 i året. Alkotest («ballong») basert på 0,2 promille er uegnet og er per dato angivelig

ikke i produksjon. Denne type utstyr er følgelig uaktuelt å bruke ved en 0,2 promillegrense.

En annet type apparat for foreløpig alkotest er alkometre. Politiet disponerer idag et antall på noe over 1000 alkometre av typen LION SL 2 H. Apparatet lar seg bygge om i forhold til grenseverdi 0,2, 0,5 og 0,8, men ikke slik at ett og samme apparat kan håndtere to eller flere forskjellige grenseverdier. Pris for modifisering er anslått til kr. 500 per apparat. Denne apparattypen gikk ved årskiftet 1997/98 ut av produksjon.

Dagens tilbud av alkometre baserer seg på nyere teknisk og brukermessig kunnskap. Før innføring av apparattype må det utarbeides en kravspesifikasjon som følger egne prosedyrer.

Resultatet og prøvetaking får en konsekvens for den som blir testet. Det må være en rimelig overensstemmelse mellom resultatet av prøvetaking med alkometer og resultatet av bevissikringsprøven (utåndingsprøve eller blodprøve). Problemet med feilkilder, målenøyaktighet og sikkerhetsmarginer blir større jo lavere grenseverdi som blir fastsatt. I dette perspektivet kan det selv om grenseverdien blir endret fra 0,5 til 0,2 promille, i praksis bli en politihåndhevelse/oppdagelsesmulighet som er tilnærmet uendret fra dagens.

Politiets materielltjeneste anslår at en stykkpris for alkometre vil ligge i størrelsesorden kr 7 500 til kr 8 000 per apparat. Nøyaktig fastsettelse av pris per alkometer kan skje først etter at anskaffelsens kvalitet, omfang, konkurranse og tilbud er kjent.

Politiets materielltjeneste har anslått behovet for alkometre i politi- og lensmannsetaten til å være 2000.

Dette representerer således 2000 stykker a kr 8000, hvilket utgjør et antatt budsjettbehov på 16 mill kr. Politiets materielltjeneste har forslagsvis satt opp en periode på 3 - 5 år for gjennomføring av utskifting og opprusting av alkometre.

Arbeid med utredning og anskaffelse av ny type alkometre er relativt omfattende og krever noe tid. Det må også medgå tid til opplæring i bruk av nytt apparat.

9.2 Straffesatser

Samferdselsdepartementet foreslår at det som regel ilegges bøter ved overtredelse av § 22 første ledd ved alkoholkonsentrasjon i blodet til og med 0,5 promille eller alkoholkonsentrasjon i utåndingsluft til og med 0,25 milligram per liter luft. Etter departementets syn bør ikke hovedregelen være bot på minst 10 000 kroner ved lavpromillekjøring, jf. ovenfor. Det bør kunne tas hensyn til både promillens størrelse og farene ved kjøringen. Selv om en ikke kan forvente bøter i den størrelsesorden som idømmes ved overtredelse av eksisterende regelverk, vil innføring av senket promillegrense bety en økning i bøteinntektene. Ved et anslag på gjennomsnittlig 6-8 000 kr per bot, vil bøteinntektene beløpe seg til ca. 10 mill. kr.

Idømmelse av fengselsstraff er etter lovutkastet ikke utelukket, men er lite sannsynlig i særlig omfang. Ved gjentagelse av lavpromillekjøring kan det rent unntaksvis tenkes at fengsel blir idømt. Dette betyr at det neppe vil bli særlig økning i antall fengselsdøgn. Imidlertid kan det bli en viss økning i subsidiær avsoning grunnet manglende betaling av bot.

9.3 Økt kontroll og oppdagelsesrisiko

Ved en senket promillegrense må politiets innsats rettes mot en større gruppe trafikanter. Etter en beregning foretatt av Utrykningspolitiet etter oppdrag fra Justisdepartementet vil innføring av en promillegrense på 0,2 kunne medføre en økning på ca. 1300 promillesaker per år. Dette er under forutsetning av at kontrollnivået opprettholdes på dagens nivå. Beregningen er basert på en gjennomgang av årsstatistikken på registrerte «gule utslag» i landet i perioden 1991 - 1997. Gule utslag i denne sammenheng indikerer blodalkoholkonsentrasjon mellom 0,05 og 0,39 promille.

Kontroll og overvåking er det mest effektive virkemiddel samfunnet kan gjøre bruk av for å begrense trafikklovbrudd, herunder i forhold til brudd på regelverket om kjøring i ruspåvirket tilstand. Det er vesentlig at den enkelte trafikants opplevelse av risiko for å bli oppdaget ikke reduseres. Det er ut fra dette på det rene at politiet trenger økte ressurser for å kunne forholde seg til en senket promillegrense på en tilfredsstillende måte.

Det må være en reell oppdagelsesrisiko i forhold til økningen i tilfeller av promillekjøring som lovforslaget vil medføre og samtidig må en opprettholde oppdagelsesrisikoen i forhold til eksisterende kjøring under ruspåvirkning. Helst burde risikoen for å bli oppdaget i forbindelse med kjøring med høy promille økes. Ressurstilgangen må i alle tilfelle være så vidt stor at oppdagelsesrisikoen i forhold til kjøring med promille over 0,5 ikke svekkes.

En senket promillegrense setter skjerpede kvalitetskrav til politiet da kjøring med promille under 0,5 i liten grad vil gi seg synlige utslag i kjøreferdigheten. I praksis vil kjøring med lavpromille bare kunne konstateres i forbindelse med en rutinekontroll hvor politiet stopper en fører for kontroll og i forbindelse med ulykker hvor politiet blir tilkalt.

Organisering av promillekontroller etter en senket promillegrense vil kreve gjennomgående større mannskap per kontroll enn hva tilfellet er i dag for ikke å slippe overtredere gjennom kontrollen. Dette er i seg selv en utfordring som vil kreve ressurser. Legges det til grunn et ressursbehov på i gjennomsnitt $\frac{1}{4}$ stilling per politidistrikt og forsterkning av Utrykningspolitiet, til sammen 15 årsverk med gjennomsnittskostnad, inkludert drift, per ansatt på kr. 500 000, utgjør dette en merkostnad på ca. 7,5 mill. kr på årsbasis.

Justisdepartementet har tidligere beregnet at det går med gjennomsnittlig tre til fire timeverk etter hver promillepågripelse der mistenkte fremstilles til blodprøve. Tilsvarende tidsforbruk ved utåndingsprøver er beregnet til noe over en time. En gjennomgang av dette i 1998 viser noenlunde tilsvarende tidsforbruk. I tillegg kommer tiden som medgår til øvrig etterforskning av sakene, påtalemessig oppfølging og eventuell domstolsbehandling. Effekten av bruk av utåndingsprøve som målemetode kan ikke medregnes ved vurdering av økte arbeidskrav som følge av senket promillegrense. Ressurskravet vil variere fra sak til sak.

Med utgangspunkt i 1300 - 1400 saker i økning per år, og en pris per årsverk som nevnt ovenfor, vil det dreie seg om en merkostnad på anslagsvis 1,9 mill. kr.

Det er videre påregnelig at ressurskrav til etterforskning og påtalemessig oppfølging i saker i lavpromilleområdet vil øke idet publikum vil påstå at andre

årsaker som inntak av mat/drikke kan være medvirkende årsak til analyseresultatet.

Det er også påregnelig at en eventuell senket promillegrense vil medføre økning i arbeidsbelastningen for domstolene. Det synes imidlertid vanskelig å si noe eksakt om ressursbehovet. Fordelt på alle landets domstoler, samtidig tatt i betraktning at det i mange tilfeller pådømmes promillesaker sammen med andre forhold, vil økningen per domstol neppe bli vesentlig. Anslått at 400 - 600 saker pådømmes, og det beregnes 3 - 4 timer per sak, vil dette for dommer og aktor utgjøre ca. ett årsverk satt til kr 500 000, dvs. ca. 1 mill. kr på landsbasis.

Samlet vil de årlige utgiftene som følger av endringen antas omlag å tilsvare de årlige inntektene. En senking av promillegrensen vil gi besparelser som følge av økt trafikksikkerhet og unngåtte ulykker, uten at det er mulig å tallfeste dette.

10 Kommentarer til de enkelte lovbestemmelser

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

Til § 22 første ledd:

Bestemmelsens første punktum gir forbud mot å føre eller forsøke å føre motorvogn når påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel. I annet punktum fastsettes grensen for når en person i alle tilfeller regnes for påvirket av alkohol og derved rammes av forbudet i første punktum. Grensen er i dag 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.

Grensene for alkoholkonsentrasjon i henholdsvis blod og utåndingsluft vil etter forslaget bli senket fra 0,5 promille til 0,2 promille og fra 0,25 milligram per liter luft til 0,1 milligram per liter luft.

Til § 31:

Endringsforslaget har sammenheng med forslaget om å senke promillegrensen fra 0,5 til 0,2 promille.

I annet ledd angis i dag normalstraffen for tre hovedkategorier av promillekjøring. Departementet foreslår at det tilføyes en fjerde kategori om kjøring med promille under 0,5. Bestemmelsen bør stå som bokstav a. Gjeldende bokstav a til c blir da bokstav b til d.

Straffen for kjøring med promille under 0,5 skal etter forslaget normalt være bot, jf. *annet ledd bokstav a*. Dette innebærer at straff for slik lavpromillekjøring vanligvis vil kunne ilegges ved forelegg.

For at straffen skal ramme like hardt, skal den bemidlede vanligvis idømmes en større bot enn den med mindre midler. Slik er det også ved promillekjøring. Som nevnt i punkt 4.2 er hovedreglene ved kjøring med promille over 0,5 at boten skal være én og en halv månedslønn uten fradrag for skatt, likevel minst 10 000 kr. Etter departementets syn bør imidlertid *ikke* disse utmålingsreglene gjelde ved lavpromillekjøring.

Som nevnt i punkt 4.2 har Høyesterett lagt til grunn at bøtestraffen i promillesaker etter dagens regler som utgangspunkt ikke skal påvirkes av promilens størrelse eller av farene ved kjøringen. Ved kjøring med promille under 0,5 bør det derimot ved utmålingen av boten spesielt tas hensyn til slike forhold. Det gjelder særlig ved kjøring med promille ned mot 0,2. Var promillen ikke langt fra 0,5, må det derimot i større grad tas hensyn til størrelsen på bøter ved kjøring med promille over 0,5.

Unntaksvis kan det være aktuelt å idømme betinget fengsel i tillegg til eller i stedet for boten. Betinget fengsel og bot kan særlig være en naturlig reaksjon hvis det gjelder promille opp mot 0,5 og kjøringen har medført fare. Se om gjentatt promillekjøring i merknaden til tredje ledd. Som etter gjeldende rett, kan det også helt unntaksvis være en mulighet å idømme betinget fengsel alene.

Etter straffeloven § 53 nr. 3 bokstav e kan det settes som vilkår for betinget dom for promillekjøring at den domfelte gjennomfører promilleprogram. Dette skal være et alternativ til ubetinget fengsel. I Ot prp nr 43 (1994-95) er det derfor uttalt at betinget dom med promilleprogram ikke skal kunne idømmes i saker hvor straffen uansett ville ha blitt betinget (s. 18). Slik reaksjon kan heller ikke idømmes hvis det unntaksvis er aktuelt å idømme betinget bot etter straffeloven § 52 nr. 1. Bortsett fra ved gjentakelse vil det derfor praktisk talt ikke være aktuelt å idømme promilleprogram ved lavpromillekjøring.

Inkorporeringen av en ny bokstav a gjør at annet ledd foreslås noe omdisponert og omskrevet i forhold til gjeldende lov. Dette vil innebære at hvert straffutmålingsalternativ omfatter den øvre, men ikke nedre grense, noe som betyr en liten endring for alternativet 0,5 - 1 promille.

Endringer i tredje ledd gjør at formuleringen i nåværende tredje punktum i samme ledd kan bli misvisende. Departementet foreslår derfor å endre tredje punktum (fjerde punktum i utkastet). Annet ledd bokstav c annet punktum har i dag samme ordlyd som tredje ledd tredje punktum. De to bestemmelsene bør fortsatt lyde likt. Departementet foreslår derfor også å endre utkastet *annet ledd bokstav d annet punktum*.

I *tredje ledd* foreslås nye regler om gjentatt promillekjøring. Annet punktum gjelder de tilfeller hvor lovbryteren dømmes for kjøring med promille på 0,5 eller lavere. De øvrige tilfeller av gjentatt promillekjøring omfattes av tredje punktum. Det avgjørende for om det er annet eller tredje punktum som skal anvendes, er hvor høy promillen var i den saken som *nå* er til pådømmelse. Promillens størrelse i de tidligere sakene er altså ikke avgjørende for hvilken bestemmelse som er anvendelig. Men ved den nærmere fastsettelsen av straffen vil dette være av betydning, jf. reservasjonen «som regel».

Av *annet punktum* følger at den som har kjørt med en promille i området 0,2 til og med 0,5, og som tidligere er straffet for promillekjøring, som regel straffes med bot eller bot og betinget fengsel. Utgangspunktet er således at det ikke skal anvendes ubetinget fengsel ved lavpromillekjøring, selv om vedkommende tidligere er dømt for promillekjøring. Det gjelder selv om den tidligere saken gjaldt kjøring med promille over 0,5. Reservasjonen «som regel» åpner likevel for at man unntaksvis anvender ubetinget fengsel i disse tilfellene. Dette må bero på en konkret vurdering, hvor det foruten graden av påvirkning, blant annet tas hensyn til om kjøringen var særlig risikofylt, om vedkommende tidligere er straffet for alvorligere tilfeller av promillekjøring, og om det nå er flere tilfeller av promillekjøring som skal pådømmes samlet.

Tredje punktum regulerer gjentatt promillekjøring, hvor føreren domfelles for å ha kjørt med promille over 0,5. Straffen skal i disse tilfellene «som regel» være bot og ubetinget fengsel. Det gjelder selv om den tidligere saken gjaldt kjøring med promille på 0,5 eller lavere. Tilføyelsen «som regel» er gjort for å bringe ordlyden mer i samsvar med de retningslinjene som Høyesterett har trukket opp. Den er også ment å legge til rette for en noe friere vurdering i tilfeller hvor for eksempel gjerningspersonen fra tidligere har en dom for lavpromille, og nå blir domfelt for å ha kjørt med en promille som akkurat overstiger 0,5-grensen. Vurderingen vil her følge samme mønster som etter annet punktum.

Endringen i tredje ledd nytt *fjerde punktum* har ingen realitetsbetydning. Se kommentaren til annet ledd bokstav d annet punktum.

Til § 33 nr. 2 nytt annet punktum:

I hvilken utstrekning det skal treffes vedtak om inndragning av førerkort ved lavpromillekjøring blir regulert etter første ledd. Det foreslås ingen tvingende regler om inndragning av førerkort ved første gangs overtredelse av de nye bestemmelsene om forbud mot kjøring med lavpromille. Det er derfor i § 33 nr. 2 nytt annet punktum foreslått at de tvingende regler om inndragning av førerkort ikke skal komme til anvendelse ved kjøring av motorvogn med lavpromille. I hvilken utstrekning det skal treffes vedtak om inndragning ved første gangs overtredelse i slike tilfelle, blir regulert etter den generelle bestemmelsen i § 33 nr. 1 første punktum. Spørsmålet vil dermed bero på en vurdering av hensynet til trafikksikkerheten og allmenne hensyn. Dersom det ikke foreligger spesielle skjerpene omstendigheter, bør inndragning først vurderes når det under kjøringen foreligger en promille på mer enn 0,4 - 0,45.

Til § 33 nr. 4:

De tvingende regler om inndragning av førerkortet for alltid ved annen gangs føring av motorvogn i påvirket tilstand innenfor bestemmelsens femårsfrist, vil fortsatt bare komme til anvendelse når begge tilfellene har vært med en promille høyere enn 0,5. Dersom første tilfelle var med en promille mellom 0,2 og 0,5 og vedkommende i løpet av femårsfristen på ny fører motorvogn i påvirket tilstand med en høyere promille enn 0,5, vil dette fanges opp av det nye tredje punktum, med andre ord en minstetid på ett år. I slike tilfelle vil første tilfelle bli betraktet som en skjerpene omstendighet ved fastsettelse av inndragningstidens lengde.

Dersom førerkortinnehaveren innen lovens femårsfrist nekter å medvirke til at det blir tatt utåndingsprøve, blodprøve eller foretatt klinisk legeundersøkelse som nevnt i § 22 a, tredje ledd, skal førerkortet inndras for minst to år dersom den foregående overtredelsen gjaldt føring av motorvogn med en promille mellom 0,2 og 0,5.

Den nye bestemmelsen om en minstetid på 6 måneder i første ledd annet punktum kommer til anvendelse såvel når begge tilfellene har skjedd med en promille mellom 0,2 og 0,5, som når dette bare gjelder siste tilfelle og første tilfelle var med en høyere promille enn 0,5.

Til § 39 tredje ledd:

Denne bestemmelsen gir regler om i hvilke tilfeller inndragningstiden kan nedsettes under lovbestemt minstetid. Det er tatt inn en henvisning til de nye punktumene i § 33 nr. 4 slik at man også i de tilfellene har en hjemmel for å gå under den lovbestemte minstetiden.

Til § 39 fjerde ledd:

Dette leddet gjelder bare i de tilfelle hvor førerkortet er inndratt «for alltid». Det er derfor gjort en endring i denne bestemmelsen slik at det bare henvises til første ledd, første punktum, og annet ledd som er de aktuelle tilfellene.

Til endringene i bilansvarsloven:

Det foreslås et nytt *tredje punktum* i bilansvarsloven § 7 *tredje ledd bokstav b* for å presisere hvilken betydning en senket promillegrense skal ha for muligheten for å få erstatning i medhold av bilansvarsloven. Videre foreslås det et nytt *tredje punktum i § 12 første ledd bokstav c* for å presisere at en senket promillegrense ikke skal ha noen betydning for forsikringsselskapenes adgang til å gjøre regress gjeldende mot en fører eller personer som medvirket til at motorvognen ble brukt til tross for at føreren var beruset. Forslagene er nærmere begrunnet i punkt 8.5 ovenfor.

Til endringen i forsikringsavtaleloven:

Det foreslås et nytt *fjerde punktum* i forsikringsavtaleloven § 4-9 for å presisere hvilken betydning en senket promillegrense skal ha for muligheten til å få dekning under en kaskoforsikring. Forslaget er nærmere begrunnet i punkt 8.5 ovenfor.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk og i enkelte andre lover.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk og i enkelte andre lover i samsvar med et fremlagt forslag.

Tilråding fra Samferdselsdepartementet ligger ved.

Forslag til lov om endring 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 (Bilansvarslova) 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 tilsvarande.*

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.
