

## Promillebestemmelsene i motorvognloven.

### II

Av byrettsdommer EINAR BAKKE

Jeg skal fortrinnsvis søke å gi en utredning av hvorledes promillebestemmelsene tar seg ut fra rettens synspunkt. Emnet er i andre henseender tidligere inngående behandlet, således på Kriminalistforeningens årsmøte 15. desember 1939, og på det tredje nordiske kriminalistmøte i København i juni 1952. På sistnevnte møte var forhandlingsemnet »Den kriminalpolitiske behandling av berusede automobilister«. Her var hovedvekten lagt på hvorvidt og i hvilken utstrekning det bør straffes for å unngå trafikkulykker av berusede sjåførere. Hovedforedragsholderne her var kriminaldommer Valdimar Stefansson, Reykjavik, og byrettsdommer P. M. Sachs, København. Begge foredragene er så gode, så fulle av skarpe iakttagelser og nøkterne betraktninger at det er en fornøyelse å lese dem. Jeg har lite jeg skulle ha sagt i tillegg til disse når det gjelder den spesielle side av problemene som foredragene behandler. Jeg kan bare henvise interesserte til disse foredrag som er gjengitt i Nordisk Tidsskrift for Kriminalvidenskap 1. hefte 1952.

Jeg kommer i aften til å legge hovedvekten på rettsoppfatningen slik den kommer til uttrykk hos domsmennene ved de forskjellige grupper av rettstilfeller, og i tilknytning til dette gjøre en del betraktninger over *occasio legis* og *ratio legis*, a priori og posteriori. Dette er emner jeg ikke kan se har vært særlig behandlet tidligere.

Bestemmelser om kjøring i alkoholpåvirket tilstand har vi hatt så langt tilbake i tiden som fra 1912: Motorvognloven av 21/6 det år hadde i § 18, 2. pkt. følgende regel: »Han er under kjøring pliktig til å være edru.« Straffetrudselen var som for andre overtredelser av denne lov bøter eller fengsel inntil 3 måneder, altså ingen særskilt straffetruddsel for alkoholpåvirket kjøring. Loven trådte i kraft 1. april 1913.

I den nye motorvognlov av 26/2 1926 får vi regelen i denne form i § 17, 2. ledd: »Ingen må kjøre motorvogn når han er påvirket av alkohol.« Straffetrudselen i § 29 bestemmer bøter eller fengsel inntil 1 år med følgende *særbestemmelse*: »Har noen kjørt motorvogn i *beruset* tilstand bør fengsel anvendes når ikke særlige formildende omstendigheter er tilstede.« Førerkortet skulle indras for bestandig.

Loven har senere vært gjenstand for endringer og tilføyelser:

Ved lovforandringen 6/6 1930 fikk vi bestemmelsen om at en mistenkt motorvognfører kan *fremstilles for lege* til undersøkelse av hvorvidt han er påvirket av alkohol.

Ved lovendringen av 3/6 1932 fikk forbudsbestemmelsen denne ordlyd: »Ingen må kjøre motorvogn når han er *beruset* eller *påvirket* av alkohol.«

Den 21/6 1935 ble bestemmelsen igjen endret slik: »Ingen må kjøre eller *forsøke* å kjøre motorvogn når han er påvirket av alkohol.« Som De vil se fjernes begrepet »beruset«, samtidig med at loven utvides til også å omfatte forsøkshandlinger. Den særegne straffetrudsel får nå denne formen: »Har noen kjørt motorvogn påvirket av alkohol (ikke edru) *anvendes* fengsel når ikke særdeles formildende omstendigheter er tilstede.«

Endelig fikk vi disse to viktige tilføyelser den 16/7 1936: »Har han større alkoholkonsentrasjon i blodet enn 0.5 ‰, regnes han i alle tilfelle for å være påvirket av alkohol (ikke edru) i forhold til bestemmelsene i denne lov.«, og »Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse fritar ikke for straff.«

Som en vil se har utviklingen stadig gått i strengere retning.

Hovedpunktene i loven idag er da følgende: (§ 17, 2. ledd, § 18, 3. ledd og § 29):

1. Ingen må kjøre motorvogn når han er påvirket av alkohol.
2. Ingen må heller forsøke å kjøre motorvogn når han er påvirket av alkohol.
3. Føreren regnes i alle tilfelle for påvirket når alkoholkonsentrasjonen er større enn 0.5 ‰.
4. Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse fritar ikke for straff.
5. Straffen er bøter eller fengsel opptil 1 år. Har noen kjørt motorvogn påvirket av alkohol anvendes dog fengsel når ikke særdeles formildende omstendigheter er tilstede.
6. Når straff blir ilagt for kjøring skal politiet inndra førerkortet for minst 1 år.  
Er han tidligere i løpet av de siste 5 år straffet for kjøring skal førerkortet inndras for alltid.  
Justisdepartementet kan forlenge eller forkorte inndragningstiden.
7. Det er ikke nødvendig at føreren ved sin kjøring forvolder skade eller overhodet kjører uforsiktig.

Selv om loven ved første øyekast synes å være klar, blir det allikevel tvil, såvel med hensyn til lovens rekkevidde, som med hensyn til reglene for straffereaksjonen.

Den nærmere utforming av loven i denne henseende er overlatt til domstolene, og det blir da først og fremst Høyesteretts avgjørelser som stikker ut veien her.

Således er begrepet »kjøring« etter hvert blitt utformet. Kjøring er fastsatt å være praktisk talt enhver bevegelse av vognen ved motorens hjelp. Et par meter kan være nok. Slepning uten motoren igang er også kjøring, og likeledes trilling av vognen

ved egen lyngde, ihvertfall når det gjelder et veistykke av noen lengde. Hvorvidt bevegelsen skjer på offentlig vei eller gate eller på egen privat eiendom spiller ingen rolle.

Forsøkshandlingene er også straffbare, de blir etter loven betraktet like med fullendte straffbare handlinger. Hvorledes blir det når føreren frivillig avstår fra å kjøre allikevel? Høyesterett har i dom av 1948, RT. s. 531 uttalt at tilbaketreden fra forsøk ikke fritar for straff, et forhold som etter min oppfatning må være ytterst uheldig i kriminalpolitisk henseende.

Det er sikker Høyesterettspraksis at der i alminnelighet blir å anvende ubetinget fengsel. Ukomplisert første gangs tilfelle medfører ca. 30 dager. Kun i unntagelsestilfelle kan gis betinget fengsel, som f. eks. ung alder under 21 år, lav alkoholkonsentrasjon under 1 ‰. Til særlige formildende omstendigheter som kan berettiggeliggjøre til bot regnes det å være statsborger i land som har en mildere lovgivning på dette området. Høyesterett har også hatt og har den vanskelige oppgave å trekke opp grensen mellom de helt straffri forberedende handlinger og de straffbare forsøkshandlinger.

Som De vil ha lagt merke til uttaler loven seg kun at ved *kjøring* skal fengsel anvendes. Man skulle da kanhende ha lov til å trekke den slutning at forsøkshandlinger kan straffes mildere. Men her har Høyesterett avgjort at der også ved forsøk kan anvendes ubetinget fengsel. HR. dom, RT. 1951, s. 487.

Det vil av det som er sagt fremgå at loven er streng, og at domspraksis har gjort den ennu strengere. Så vidt jeg forstår er våre bestemmelser her i landet de strengeste i hele verden.

I denne forbindelse skal jeg nevne et par ord om påtalemyndighetens håndhevelse av promilleloven. Den synes å være meget, meget streng. Før politiet først tak i et mistenkelig tilfelle, så blir det ikke meget nåde, hvem det enn er. En liten notis i en Oslo-avis synes å være belegg:

»En svensk turist ble i natt anmeldt av en drosjesjåfør for fyllekjøring og politiet fra nr. 19 tok vare på ham og sendte ham på Lægevakten for undersøkelse. Det viste seg at svensken var klinkende edru, og etter et par timer fikk han gå igjen, naturlig nok ikke videre fornøyd med norsk gjestfrihet.

Idag måtte svensken betale 35 kroner til politiet for slep av bilen fra byen til politiets tomt i Slemdalsveien, og dessuten en del mindre omkostninger. Politiet ba om unnskyldning, men blid var svensken ikke.

Vi må ha lov til å gjøre slike tabber en gang i mellom, sier en representant for politiet i dag. Når det gjelder anmeldelse for fyllekjøring tør vi ikke annet enn gripe inn.«

I sammenheng hermed vil jeg videre nevne at påtalemyndigheten sjelden synes å bruke hestemmelsene i str.pr.l. § 85, 2. ledd om påtaleunntatelse, mens man meget ofte ellers ser dette rettsinstitutt bli brukt, selv ved grove forhrytelser. I en frifinnende dom som etter anke av påtalemyndigheten, ble opphevet i Høyesterett (RT. 1951, s. 652) uttaler denne at påtalemyndigheten burde overveie om ikke påtale burde unntales.

Til belysning av det emnet som jeg skal konsentrere mig om i dette foredrag, skal jeg så kort som mulig, referere noen rettsliffelle fra min egen praksis. Rettsliffellene er delvis hentet fra forhørsretten, delvis fra meddomsretten.

1. En tidligere ustraffet lastehileier fra Oslo som hadde deltatt i et selskap på Grorud lot lastehilen bli stående igjen der da han forlot selskapet noe ut på natten, og tok en drosje hjem. Han hadde drukket en del og ville ikke ta noen risiko ved å kjøre sin bil. Om morgenen hentet han lastehilen, han følte seg absolutt upåvirket, og kjørte ned til byen. Ved Gassverket kom han uforskyldt horti en kollisjon med en syklist som kjørte ulovlig. Lastehilsjåforen kjørte først til legevakten med syklisten, derpå tilbake til kollisjonsstedet og samlet opp sykkel, hvorefter han straks kjørte til politikammeret for å avlevere sykkel og gi rapport. På politikammeret ble han tatt i forhør og sendt legevakten til vanlige undersøkelser. Blodproven viste 0.64‰. Samtlige vitneprov gikk ut på at sjåforen hadde optrådt sjelden samvittighetsfullt og vist alle hensyn. Saken ble sendt forhørsretten til pådommelse med innstilling om fengsel. Det endte imidlertid med at politiet utferdiget en bot på kr. 400.—, som ble vedtatt av sjåforen. Forerkortet ble inndratt på vanlig måte.
2. En norsk journalist, som i en årrekke hadde kjørt bil i London, Paris og Washington uten anmerkninger på rulleladet, hadde på en flyplass hvor han ventet for å motta en høy emhedsmann, inntatt en lunch hvor han bl. a. hadde nydt ½ flaske rødvin. Under en rutinemessig veikontroll, oppdaget politiet at det luktet alkohol av ham. Blodproven viste at promillen var noe høyere enn lovlig, og straffen ble uhetinget fengsel i 21 dager.
3. En sykehusportør hadde etter endt tjenestetid og på veien hjem slanset sin motorsykkkel, og sammen med en kamerat drukket opp noe hrennevin i en port. Deretter lot han kameraten trille motorsykkelen hjemover. Et par hundre meter fra hopel ville ikke kameraten trille lenger, satte sykkel fra seg ved fortauskanten og gikk sin vei. Portøren, som ikke ville ta noen som helst risiko, fikk en tilfeldig forhipasserende til å trille sykkel det korte stykket hjem. En yngre mann, som kom gående i nærheten av det sted sykkel ble hensatt

ved fortauskanten, mente at sykkelen et øyeblikk var blitt forsøkt startet, idet han hørte en lyd fra sykkelen. Han løp øyeblikkelig til politiet, som hentet portøren i hans hjem til nødvendig forhør og prøver. Saken ble sendt retten, hvor det ble nedlagt påstand på fengsel, visstnok i 30 dager. Portøren ble ensstemmig frifunnet. Jeg gjør uttrykkelig oppmerksom på at sakens gjenstand kun dreiet seg om hvorvidt sykkelen var forsøkt startet. Politiet var ellers klar over de andre detaljer i saken.

4. En amerikansk sersjant kjørte så oppsiktsvekkende langsomt (1. gear) i en av byens gater at politiet ble oppmerksom på ham. Han ble pågrepet og tilsto at han var beruset. Da han visste, sa han, at den norske lovgivning var så streng på dette området, hadde han bestemt seg til å kjøre så forsiktig som mulig, slik at det ikke skulle oppstå noen risiko for skade.
5. En eldre sjåfør i Veivesenet, tidligere ikke straffedømt eller botelagt, hadde i vinter under det store snefallet, kjørt plogen praktisk talt uavbrudt i 24 timer. Han fikk av sine overordnede skudsmål for å være en av deres dyktigste og påliteligste sjåførere som alltid villig stillet seg til tjeneste natt som dag. Han var ellers aldri sett drikke alkohol av noe slag, hverken i eller utenfor tjenesten. Selv sa han at han opptil det siste hadde vært avholdsmann. Da han bestemte seg til å kjøre hjem, etter snebrøytingen, bød hjelpemannen på eksportøl. Sjåføren som følte seg sulten og sliten, drakk en del av dette, og det kvikket ham opp og gjorde godt, sa han. Straks etter ble han imidlertid på det innstendigste anmodet av en sjåfør for en veibøvel, hvis samarbeidende plog nettopp var gått istykker, om å pløye opp et kortere stykke av en hovedvei eller høvlen. Da det gjaldt et stykke av hovedveien som var smalt, slik at 2 busser hadde vanskelig for å passere hverandre, syntes vår mann at han måtte etterkomme anmodningen. Herunder ble isstykker på veien slynget bort på noen vinduer på et lavtliggende hus like ved landeveien og ruter ble knust. Politiet ble varslet, og sjåføren hentet i sitt hjem, idet han skulle til å legge seg, og brakt til politistasjonen til avhør og prøver. Promillen tilsvarte ca. 1.25 på kjøringstiden. Det ble under saken på det rene at skaden på vinduene ikke skyldtes uaktsomhet ved kjøringen. For promillekjøring ble sjåføren idømt ubetinget fengsel.
6. En utenbys håndverker kjørte en vinteraften inn til Oslo med sin bror og to damer og gikk på restaurant. Håndverkeren ble beruset og damene bestemte seg til å kjøre hjem igjen med drosje. Det er intet som tyder på at håndverkeren selv aktet å kjøre hjem i sin bil. Ved stengt tid gikk hele selskapet ned til bilen som stod på en stor parkeringsplass, damene for å hente

sine vesker og håndverkeren for å starte opp motoren slik at kjølevannet kunne bli oppvarmet da det var frost den natten, og han ikke hadde fryseveske. På grunn av kulden, satte selskapet seg inn i bilen for å diskutere hvorvidt herrene også skulle kjøre sammen med damene i drosjen, eller bli over i byen for å ta vare på bilen og kjøre den hjem neste dag. Herunder hadde håndverkeren startet opp motoren. Imidlertid lot han bilen gli noen meter bakover (det var en liten heldning), kjørte så fremover igjen på motoren, og gjentok det samme flere ganger. Det var ingen andre biler på parkeringsplassen og ingen folk i gaten. 2 politikonstabler som stod i nærheten syntes det var underlig med denne pendlingen frem og lilhake, og grep inn. Da forholdet ble ansett for å være kjøring i lovens forstand måtte ubetinget fengsel idømmes.

Hvorledes stiller nu det brede folk seg til overtredelsene av motorvognslovens promillebestemmelser? Dette er selvfølgelig et spørsmål som er uhyre vanskelig å besvare. Man kan jo ikke komme rundt til hvert menneske og spørre. Og noen folkeavstemning om dette har vi ikke hatt.

Imidlertid er vi ikke helt fri for materiale som i hvert fall kan gi en pekepinn.

I slutningen av året 1953 foretok Gallup instituttet en begrenset undersøkelse angående promillekjøring blant 2300 menn og kvinner utvalgt slik at de skulle representere hele befolkningens sammensetning. Spørsmålene tok alene sikte på å få brakt på det rene hvor vidt bilførere burde miste *fører kortet* for alltid ved 2. gangs straff a) for promillekjøring eller b) for uvøren og hensynsløs kjøring, selv om de var edru. Av de spurte svarte

- a) 53 % ja for promillekjørere, og
- b) 67 % ja for hensynsløse og uvørne edru kjørere.

Som De vil se har undersøkelsen en meget begrenset verdi i forhold til det større spørsmål vi behandler idag. Vi får således ikke noe svar på hva folk mener om lovens såkalle ytterkanter, tilbaketreden fra forsøk på kjøring etc., og den egentlige straffereaksjon ved 1. gangs overtredelse som er det virkelige aktuelle. Jeg kan erklære meg enig i den konklusjon som Gallup-instituttet selv oppstiller: »Disse tallene viser altså at folk reagerer med samme strenghet overfor promillekjørere som samtidig overtreders andre kjøreregler og overfor bilførere som kjører uvørent i edru tilstand. Men de ser noe mildere på promillekjørere som utviser forsiktighet.«

Hvorledes skal vi få holdepunkter for hva folk mener om de andre viktigere spørsmålene? Jeg for mitt vedkommende kan da kun holde meg til de observasjoner jeg selv har gjort ute blant folk og hos domsmennene i forskjellige saker behandlet i hyretens straffeavdeling. Domsmennene sitter jo ansikt til ansikt med

tillalte, og får som ingen annen se og høre saken fra alle dens synsvinkler. Mine iakttagelser er disse:

- a) tillalte har kjørt hensynsløst eller gjort skade under alkoholpåvirkning: streng reaksjon, og ikke tvil om anvendelse av ubetinget fengsel.
- b) tillalte har kjørt forsiktig og ikke voldt skade: Reaksjonen er her adskillig mindre streng. At der må straffes forekommer der i alminnelighet ingen innsigelse mot. Men det er ofte sterk utilboyelighet mot å gi ubetinget fengselsstraff.
- c) tillalte har ikke kjørt i virkelig forstand eller vanlig sprogbruk, kanskje bare noen meter med motoren på, latt vognen trille et stykke uten motor, snudd på sin egen gårdsplass, kjørt vognen fra gaten inn i garasjen, frivillig tilbaketreden fra forsøk og andre mere uskyldige tilfelle — i det hele tatt en rekke av de forhold som ligger i lovens ytterkanter. Her mener jeg å kunne si at det gjør seg gjeldende sterk utilboyelighet, ikke bare mot å gi fengselsstraff, men straff overhodet.

Jeg tror det i denne forbindelse vil interessere Dem å høre en liten historie fra en domskonferanse for ganske kort tid siden. Det hendte etter at jeg hadde fått det ærefulle oppdrag fra Kriminalistforeningen som jeg holder på å eksekvere i dette øyeblikk, så jeg straks skrev ned historien. Det gjaldt en beruset fører som sent på natten på en vid plass hadde kjørt bilen sin frem noen meter med motorens hjelp uten at der forøvrig forelå noe som tydet på at han hadde til hensikt å kjøre videre. Det var intel som tilsa ham å handle slik, nærmest en ubetenksom sleivethet. En av domsmennene, en alminnelig håndverker, uttalte omtrent følgende: »Jeg er ikke bilist, jeg er og har vært organisert avholdsmann i all min tid, jeg har alltid forarget meg over promillekjørerne slik som jeg har lest om dem i bladene. Men i denne saken må jeg melde pass. Og når jeg nu har hørt dommeren lese opp en del andre lignende saker som er avgjort av Høyesterett, så må jeg si at jeg ikke hadde tenkt meg muligheten av at loven kunne være så streng og urimelig. Jeg synes det er meningsløst at tillalte skal få straff for dette forholdet. Jeg ønsket helst å frifinne, men jeg forstår at etter loven er han skyldig, og jeg finner da å måtte bøye meg for den. Men ubetinget fengsel vil jeg ikke under noen omstendighet være med på, hva Høyesterett enn måtte ha sagt om den ting, og dissenterer på dette punkt.« Doms-mannens uttalelser kom ikke så flytende og sammenhengende som jeg nu har gitt uttrykk for, men i løpet av adskillig lengre tid. Han hadde synbart de største samvittighetskvaler. Han uttalte forøvrig at hvis folk satt slik ansikt til ansikt med de enkelte saker og kunne se og høre om forholdet i hele sin bredde, så var han overbevist om at folk i alminnelighet i hvertfall i en sak som denne, ville se det på samme måte som han. Nu vil noen

kanskje si at dette er da bare et enkeltstående tilfelle. Men det er ikke det, etter min erfaring. Jeg ser det som en oppfatning fra »the man in the street«. Jeg har talt med en del av mine kollegaer i byretten om deres erfaringer når det gjelder domsmennenes reaksjon, og jeg har forstått det slik at også de mener at det er et markert skille i rettsoppfatningen mellom virkelig fyllekjøring og de forannevnte grense- eller ytterkanter.

Det er klart at den alminnelige rettsoppfatning er av den aller største betydning for lovgiver, påtalemyndighet og domstol. Men denne rettsoppfatning er ofte bygget på et for svakt erfaringsmessig grunnlag, blir derfor ikke rasjonell, men tilfeldig og følelsesbetonet. Av den grunn må de ansvarlige myndigheter som må forutsettes å ha en vesentlig større innsikt i de spesielle forhold ofte gå på tvers av rettsoppfatningen. Men det bør ikke ske over et for langt tidsrom. I tilfelle bør myndighetene søke å overbevise folk om lovens nødvendighet. Respekten for lov og myndighet vil ellers la skade.

Konflikter mellom rettsoppfatning og lov gir imidlertid den største oppfordring til fra tid til annen å underkaste occasio legis og ratio legis, lovens foranledning og hensikt en fornyet betraktning. Det kan ofte være fruktbart.

Occasio legis for så vidt angår promillebestemmelsene er den ekstra fare for trafiksikkerheten som antas å være til stede når berusede forere kjører motorvogn. Denne antagelse er synbart bygget på den alminnelige erfaring at alkoholpåvirkning svekker reaksjonsevnen og manøverdyktigheten samtidig som den ofte fører til uoppmerksomhet og tilboyelighet til hazarderet kjøring. Vitenskapen kan påvise ved prøver at ved stigende promille øker faren for skadevirkninger. Ved prøvene tilføres førerne økende doser alkohol og virkningene måles. Disse prøver er selvfølgelig uangrikelige under de bestemte forutsetninger de er foretatt under. Men ved de prøveresultater jeg har sett holdes farten konstant mens alkoholdosen øker. Her kommer imidlertid inn et moment fra det praktiske liv som man ikke må se bort fra, nemlig at i mange tilfelle kjører påvirkede sjåfører langsommere og forsiktigere enn de ellers ville ha gjort, jfr. retts-tilfellet vedkommende den amerikanske sersjant som kjørte i I. gear. Jeg tror man her er inne på et forhold som man ikke har vært særlig oppmerksom på og det ville være av interesse om det ble underkastet nærmere undersøkelser.

Slik som farenomentene er fremstillet for oss og slik som enhver av oss kanskje selv tenker oss det, skulle vi a priori vente oss at promillekjørere ville forårsake et stort antall trafikkulykker.

Hvorledes er nå dette forhold i virkeligheten, a posteriori? Jeg spurte en av mine kollegaer, en megel erfaren strafferettsdommer, forleden dag hvor stort han trodde tallet var. Han var klar over, sa han, at tallet måtte være stort, han gjettet på noe



mellom 1000 og 1500 trafikkulykker pr. år. Han ble meget forbauset da han fikk vite tallet. Jeg ble også det da jeg for ikke lenge siden fant tallet frem av trafikkulykkesstatistikken. Tallet var så overraskende at jeg måtte ned til vedkommende sekretær i Statistisk Centralbyrå for å få det bekreftet. Samtidig ble jeg meddelt at sekretæren hadde foretatt en inngående analyse av året 1951 som var inntatt som artikkel i Motortidende nr. 1 for 1954 under tittelen »Trafikkulykker og alkohol«. Jeg kan henvise interesserte til denne artikkel.

Vi skal se litt på denne analysen fra året 1951. Men før vi gjør det, vil jeg reise det spørsmål i hvilken utstrekning trafikkulykkesstatistikken kan antas å gi brukbare uttrykk for alkoholenes innflytelse ved trafikkulykker når det gjelder bilførere.

Man skal her merke seg at loven ikke pålegger partene i trafikkuheldet straks å varsle politiet og bli stående med sine kjøretøyer til politiet kommer til stede. Trafikkreglens § 45 sier bare at »enhver som med eller uten skyld er innblandet i uhellet straks skal stanse og yte mulig tilskadekomne hjelp« og videre at partene »har gjensidig plikt til å opgi navn og bopel«. Videre »Voldes ved trafikkuhell skade på person eller gods skal kjøringen innen 24 timer avgi melding til politiet.« Men praksis er imidlertid slik når det gjelder byene og de tettbebygde strøk i herredene, hvor det største antall trafikkulykker finner sted, at bilene blir stående til politiet kommer til stede p.g.a. den økonomiske interesse partene har i ulykken. Politiet får derfor god anledning til å bedømme hvorvidt noen av førerne er påvirket. Finner politiet grunn til mistanke blir førerne fremstillet for lege til undersøkelse og blodprøver. Politiets bedømmelse er her skjønnsmessig, men man må ha lov til å gå ut fra at politiet i hvert fall får med de tilfelle av alkoholpåvirkethet som har praktisk betydning. En skal ikke se bort fra at den annen part i ulykken også meget ofte har interesse av at politiet er relativt streng i sin bedømmelse. Skulle det hende at en alkoholpåvirket sjåfør skulle stikke av, som forøvrig meget sjelden finner sted, så klarer politiet i alminnelighet nokså snart å få tak i vedkommende. På landet kan nok saken stille seg noe annerledes. Hvor en annen part er implisert i ulykken må en også her gå ut fra at en alkoholpåvirket sjåfør ikke så lett unngår å bli observert. Hvor imidlertid en ulykke finner sted uten i forbindelse med en annen trafikkenhet, kan en eventuel påvirket sjåfør unndra seg oppmerksomhet. Dette er dog relativt sjeldne foreteelser. Mange av disse tilfeller kommer imidlertid ofte for dagen p.g.a. de gjennomslipelige forhold på landet.

Med hensyn til statistikkens oppsetning forøvrig skal en merke seg at trafikkulykker hvor det ikke forekommer personskade og hvor eiendomsskaden hadde en verdi av under kr. 100.— ikke blir tatt med i statistikken.

Det er min oppfatning at trafikkulykkesstatistikken gir meget brukbare tall til belysning av forholdet i *praktisk henseende*.

Som De nedenfor vil se er tallene for alkoholulykkene av en slik størrelsesorden at den kan tåle adskillige pålegg uten at de slutninger man kan trekke på grunnlag av dem i det vesentligste blir endret.

Jeg talte i sin tid med vedkommende sekretær i Statistisk Centralbyrå herom som meddelte at han selv brukte tallene uten vesentlige reservasjoner i den netopp siterte artikkel angående tallene for 1951.

Vi skal da se på nevnte analyse for året 1951. I det år inntraff for samtlige trafikkenheter, bil, motorsykkel, sykkel, fotgjenger og annet 7.967 trafikkulykker på person eller gods, herav hvor hovedårsaken var knyttet til bil og motorsykkel 6.272. Av disse samtlige 7.967 ulykker var kun 194 alkoholulykker — det vil si hvor trafikkpersonen var alkoholpåvirket. Vær oppmerksom på at dette ikke er ensbetydende med at ulykken *skyldes* alkohol. Av dette tall på 194 vedkommer bare 114 motorvogner (bil og motorsykkel), og det er det tall vi har interesse av nu. Et sensasjonelt lavt tall. Jeg antar den ærede forsamling vil forstå min overraskelse da jeg så det. Av de 114 skader skyldtes 7 utenlandske biler. Det blir således bare 107 norske motorvogner. Selv dette tall er imidlertid for høyt, hvis man stiller spørsmålet hvor mange ulykker antas å *skyldes* alkoholfpåvirkning. En skal være oppmerksom på at en del av disse ulykker sannsynligvis ville ha skjedd selv om førerne hadde vært edru. Normalt skjer jo ulykker. Hvor meget skal trekkes fra av denne grunn vet vi ikke, men noe blir det jo. Vi har i hvert fall all grunn til å tro at ikke mere enn ca. 100 ulykker skjer *p.g.a. alkohol*, av det samlede tall for motorvogner på 6.272.

Foretar vi en analyse av skadevirkningene, viser det seg at ved samtlige trafikkulykker, 7.967, ble 176 drept og 2.841 skadet. Ved alkoholulykkene, ialt 194, ble 17 drept og 124 skadet. Av de 17 drepte vedkommer kun 10 og av de 124 skader kun 57 tilfeller hvor motorvognføreren var påvirket. Av de 7 andre drepte har beruset syklister og beruset fotgjenger ansvaret for 3 hver. Av de 10 som ble drept hvor motorvognførerne var beruset, var 4 af disse førere selv. I denne forbindelse vil jeg bemerke at utgangspunktet for analysen ved alkoholulykkene er for motorvognførere maksimumtallet 114. Vi vet altså ikke hvilken reduksjon i tallet for skadevirkningene må gjøres for utenlandske biler og hvor ulykken ville ha skjedd allikevel om førerne hadde vært edru.

Analysen synes å tyde på at skadevirkningene er relativt større ved alkoholulykker, og at skaden særlig går ut over den alkoholfpåvirkede selv. Men noen vesentlig større rolle i vår sammenheng på bakgrunn av det absolutt sett lave trafikkulykkestall spiller dette etter min oppfatning ikke.

La oss se på forholdstallet mellom trafikkulykker og alkoholulykker for motorvogner for 1951, idet jeg bruker det høyere tall på 114. Forholdstallet blir 1.8 %. Hvorledes dette forholdstall har utviklet seg fra 1939 til 1952 vil fremgå av følgende tabell:

	trafikkulykker	alkoholulykker	i %
1939:	3.451	79	2.2
1948:	4.374	45	1.0
1949:	4.817	93	1.7
1950:	5.575	140	2.5
1951:	6.272	114	1.8
1952:	8.512	147	1.7

Disse tallene er forsvinnende små, det er gledelige tall, meget gledelige tall. Det betyr at promillekjøring med hensyn til trafikkulykker idag ikke er noe stort samfunnsspørsmål.

Det ville være av største interesse å ha hatt de absolutte og relative tall for alkoholulykkene fra lenger tilbake i tiden, f.eks. de siste 30—40 år, for bl.a. å se om straffetrudselen særlig etter loven av 1926 har hatt synbar virkning. Men det lar seg dessverre ikke gjøre. Trafikkulykkesstatistikken for hele landet går ikke lenger tilbake enn 1939. Som De vil ha lagt merke til ligger det relative tall omkring 2 % siden 1939 opptil 1952, og det er ikke noen sikker utvikling å spore hverken til det bedre eller til det værre.

La oss dernæst kaste et blick på kriminalstatistikken for så vidt angår motorvognførere som er straffet for promillekjøring. Denne statistikken går tilbake til 1933.

#### Straffelte motorvognførere

	faktisk tall	i % av motorvogner
1933	543	9.0
1934	710	11.1
1935	606	8.8
1936	677	9.0
1937	666	7.7
1938	795	7.9
1939	772	6.8
1946	913	8.6
1947	1106	9.0
1948	957	7.2
1949	658	4.8
1950	710	5.0
1951	698	4.4
1952	852	4.7
1953	1070	5.1

Holder vi oss for øye ratio legis, det å hindre trafikkulykker, så ser vi straks at denne kriminalstatistikken kun er av sekundær betydning. Men i et par punkter er den interessant. Tallene

for straffelte førere i % av motorvogner synes å være svakt fallende, særlig for de aller siste år. Verdien af denne slutning er imidlertid betinget av hvorvidt politikontrollen har vært like effektiv den hele tid, hvilket vel neppe er tilfellet. Videre skal en være oppmerksom på at en også skulle vente mindre tall, idet edruelighetsforholdene i befolkningen etter edruelighetsstatistikken synes å ha bedret seg. En annen ting som denne statistikk viser er at bare en mindre del av de straffelte promillekjørere forvoldte trafikkskader. I 1951 f.eks var det kun ca. 100 promillekjørere som voldte skade, mens ca. 700 ble straffet. Tallene for 1948 er meget bemerkelsesverdig. Det år forelå det kun 45 alkoholulykker mens 957 promillekjørere ble straffet.

Med dette har jeg lagt frem for Dem endel av mine erfaringer fra retten og en del statistiske undersøkelser. Som jeg nevnte innledningsvis fant jeg å burde trekke relativt snevre grenser for mitt foredrag. Det har imidlertid ikke vært til å unngå at det store tema »Promillebestemmelsene i motorvognloven« etterhvert har trådt frem i all sin velde. Det slår en hvor overordentlig livsnært dette emne er, nettopp fordi motorvognen idag er blitt et usedvanlig viktig og uunværlig ledd i vårt samfunnsliv, økonomisk og sosialt, og synes å bli det i enda større grad. Videre at alkoholen fremdeles spiller en betydelig rolle i vår livsstandard. Man like det eller ikke. Av disse grunner er det av største betydning at lovgivnings- og rettsmyndighetene finner frem til de riktige rettsregler slik at det ikke oppstår noen vesentlig konflikt. I alle tilfelle er det ønskelig at temaet når det nu og da måtte komme opp til offentlig behandling, blir grundig utredet i hele sin bredde, legevitenenskapelig, kriminalistisk, økonomisk og sosialt, og at en herunder benytter seg av statistikken i den utstrekning det er mulig.

Nu skal ikke jeg trekke noen konklusjoner av det materiale jeg har lagt frem ved denne anledning. Jeg håber bare at saken er blitt så klart utredet som jeg ønsker, og slik at det om nødvendig kan bli gjenstand for ettertanke og eventuel debatt.

Jeg vil bare si tilslutt at når det gjelder den uansvarlige promillekjøring, så må en søke å hindre denne på enhver måte, og jeg er tilbøyelig til å mene at vår straffereaksjon idag for disse kjørere ligger i underkant av hva den burde være. Derimot mener jeg det ville være ønskelig av mange grunner at det kunne jekes noe på den relativt strenge betraktning av lovens grensetilfeller, der hvor det i *praktisk henseende* ikke foregår kjøring. Og om ikke den gunstige situasjon vi har idag skulle berettige til det eller gi oss råd til det. Personlig tror jeg ikke de generalpreventive hensyn er til hinder herfor. Lovendringer er ikke nødvendig i første omgang, idet påtaleunntatelser etter str.pr.l. § 85, 2. ledd, måtte kunne anvendes i noen større grad enn nu. Man måtte bare passe på at slike avgjørelser ble noenlunde ensartede.

*Einar Bakke.*