

Lovgivningen i Norge med hensyn til kjøring av motorvogn i påvirket tilstand.

Af politiinspektør PETER VOGT.

I.

Den norske motorvognlov er av 20/2-1926. Den har senere undergått forskjellige forandringer som er fastsatt ved *tilleggslover* av 6/6-1930 nr. 19, 3/6-1932 nr. 2, 2/6-1933 nr. 3, 22/6-1934 nr. 2, 21/6-1935 nr. 4, 16/7-1936 nr. 14, 18/6-1938 nr. 15, 7/6-1946 nr. 3.

Bestemmelsen om kjøring i påvirket tilstand inneholdes i *motorvognlovens* § 17, annet ledd.

Denne bestemmelse lød *opprinnelig*:

„*Ingen må kjøre motorvogn når han er påvirket av alkohol*“.

Dette *forbud*, hvis overtredelse også er *straffbart* i følge lovens § 29, kom inn i loven på initiativ av Stortingets veikomite. (Se Innst. O.I. (1926) s. 5.)

Det forbudet gjelder er styring av motorvogn mens man er under „*påvirkning*“ av alkohol.

Foruten bestemmelsen i motorvognloven, har man i Norge også *Trafikkregler*, som gis ved Kongelig resolusjon (f.t. av 27/5-1938) og som har sin hjemmel i § 68 i lov av 21/6-1912 om Veivesenet. Trafikkreglene omhandler alle slags vegfarende kjøretøyer og også fotgjengere.

I Trafikkreglenes § 3 har man følgende bestemmelse: „*Kjører må være legemlig og åndelig skikket til føring av kjøretøy, således ikke være for trett eller påvirket av alkohol, jfr. motorvognlovens § 17*“.

Denne bestemmelse, som altså *henviser* til motorvognlovens § 17, forstås slik at forbudet mot å kjøre *motorvogn* påvirket av alkohol, er *utvidet* til også å gjelde andre kjøretøyer.

Opprinnelig var det noe famlende terminologi i motorvognloven. Uttrykket „*beruset*“ ble f. eks. brukt i motorvognlovens § 18, annet ledd, men slik som denne lov *i dag* lyder, anvendes bare uttrykket *påvirket*, når det gjelder den aktuelle kjøring.

„*Beruset*“ eller „*beruselse*“ er en sterkere grad av „*påvirkethet*“.

I Norge har man også lov av 16/7-1936, nr. 2: „*Lov om pliktmessig avhold fra alkoholnyttelse for personer i visse stillinger*“.

Den omhandler:

- a) militære personer o.l.,
- b) personer ansatt ved driftsavdeling ved Jernbaner til almindelig benyttelse,
- c) vognførere ved sporvogn,
- d) yrkeschauffører,
- e) luftfartøy.

I sin § 3 henviser *denne* lov til motorvognloven med hensyn til lov-hjemmel for fremstilling til blodprøve.

I lov av 31/5-1900 med senere tilleggslover, § 17 om „Løsgjengeri, betleri og drukkenskap“ er det fastsatt straff på opptil 3 måneders fengsel for den som forsettlig eller uaktsomt i beruset tilstand forstyrrer den almindelige fred og orden, eller den lovlige ferdsel eller forulemper eller voldet fare for andre.

Disse bestemmelser antas det unødvendig å gå nærmere inn på.

II.

Motorvognlovens § 17, annet ledd lyder i dag slik:

„Ingen må kjøre eller forsøke å kjøre motorvogn når han er påvirket av alkohol (ikke edru). Har han større alkoholkonsentrasjon i blodet enn 0.5 promille, regnes han i alle tilfeller for å være påvirket av alkohol (ikke edru) i forhold til bestemmelsene i denne lov. Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse fritar ikke for straff. Heller ikke må noen kjøre eller forsøke å kjøre motorvogn når han er så trett eller for øvrig i sådan tilstand at han ikke ansees skikket til å føre vognen. Fører som kjører motorvogn, eller befinner seg i umiddelbar nærhet av motorvogn som han nettopp har kjørt eller skal til å sette i gang, kan politiet fremstille til undersøkelse av læge, som kan ta blodprøve, når det er grunn til å anta at han er påvirket av alkohol (ikke edru). Justisdepartementet gir nærmere regler om slik lægeundersøkelse og hva dermed står i forbindelse.“

Straffebestemmelsen inneholdes i motorvognlovens § 29 og lyder: „Overtrædelse av de i denne lov inneholdende bestemmelser, eller de med hjemmel herav utferdigede forskrifter straffes med bøter, eller ved fengsel i inntil 1 år, medmindre forholdet rammes av en strengere straffebestemmelse. Overtredelse av denne lov eller de med hjemmel av den utferdigede forskrifter er forseelser uansett straffens størrelse.

Har noen kjørt motorvogn påvirket av alkohol (ikke edru) anvendes fengsel når ikke særdeles formildende omstendigheter er til stede.“

III.

Lovovertrædelsen er som det fremgår av de siterte lovbestemmelser fullbyrdet i og med at lovovertræderen *enten*

- a) har kjørt eller forsøkt å kjøre motorvogn i påvirket tilstand eller
- b) under kjøringen (eller forsøket) har hatt en alkoholkonsentrasjon i blodet større enn 0.5 promille.

Ad a).

Hvorvidt en person er i påvirket tilstand eller ikke, er gjenstand for rettens *frie* bevisbedømmelse. Som bevis kan fra påtalemyndighetens side føres vitner, og det kan også bygges på siktedes egen tilståelse. Hvis det bare foreligger *forsøk* på å kjøre, kan *bøter* anvendes. Men hvis det bevises at siktede *har kjørt* så skal fengselsstraff anvendes hvis ikke *særdeles* formildende omstendigheter foreligger.

Ad b).

Bestemmelsen om at en person i alle tilfelle skal ansees som påvirket hvis det kan *bevises* at han under kjøringen (eller forsøket) har større alkoholkonsentrasjon i blodet enn 0.5 promille, ble ganske sikkert innført for å *lette* bevisbyrden for politiet. Selv om personen f.eks. ved den kliniske lægeundersøkelse blir erklært for edru, så er han *i lovens forstand* påvirket, hvis alkoholkonsentrasjonen under kjøringen er større enn 0.5 promille *i blodet*.

Det viser seg imidlertid at denne bestemmelse regelmessig snarere skaffer politiet *bevisvanskeligheter* enn lettelser.

På hvilket tidspunkt det fortærte alkoholkonsum er gått over *i blodet*, er det nemlig ofte helt umulig å kunne si med sikkerhet.

Kan motorvognføreren sannsynliggjøre (eller påstå, uten at det kan motbevise) at alkoholen er konsumert kort tid før kjøringen begynte, så er det ofte umulig å bevise at konsentrasjonen *i blodet* under kjøringen var større enn 0.5 promille, selvom den farmakologiske undersøkelse av blodprøven viser et langt høyere resultat.

Hvis ikke den sakkyndige farmakolog kan si *med sikkerhet* at alkoholkonsentrasjonen i blodet under kjøringen var større enn 0.5 promille, frifinner regelmessig retten i praksis *selvom* farmakologen hevder at dette var sannsynlig og f.eks. polititjenestemennene som vitner bestemt hevder at personen var påvirket.

I Norge har man derfor i praksis hatt frifinnelsesdommer i saker hvor blodprøveresultatet har vist f.eks. opp til 2.5 promille og alle vitner har prøvet at personen var påvirket.

Retten bygger i disse saker praktisk tatt udelukkende på prøvet fra den farmakologiske sakkyndige, og setter regelmessig den frie bevisbedømmelse helt ut av betraktning.

Kriminologisk sett synes det forkastelig at spørsmålet om hvorvidt en person er skyldig eller ikke skyldig, skal avgjøres bare på grunnlag av en kjemisk blodprøve, så meget mere som det ofte knytter seg flere usikkerhetsmomenter til denne.

Påtalemyndigheten har ofte følelsen av at rettshåndhevelsen i disse saker er en karikatur.

Det er i høy grad diskutabelt om det er kriminologisk riktig i det hele tatt å gjøre spørsmålet om straff avhengig av en kjemisk analyse i stedet for av de reelle foreliggende forhold, faren for trafikksikkerheten i det aktuelle tilfelle.

Fra avholdspolitisk side er det imidlertid gjort fremstøt for å få loven enn ytterligere skjerpet.

Forslaget til ny lov fra Rusdrikklovkomiteen av 1947 går bl.a. ut på at personen skal ansees som påvirket hvis den etterfølgende blodprøve viser over 0.5 promille, uansett om konsentrasjonen i blodet *under kjøringen* kan ha vært lavere. Det er også foreslått at hvis motorvognføreren har vært innblandet i *trafikkuhell*, og må ha forstått at han kan *mistenkes* for å ha vært påvirket, så skal det ikke lede til frifinnelse,

selvom han kan bevise bare å ha drukket *etter kjøringen* hvis dette er skjedd innenfor et tidsrom av 3 timer siden kjøringen fant sted. Forslaget er imidlertid ennå ikke behandlet av Stortinget.

IV.

Betingelsen for at blodprøve skal kunne tas uten personens samtykke er etter loven at føreren „kjører motorvogn eller befinner seg i umiddelbar nærhet av motorvogn som han nettopp har kjørt eller skal til å sette i gang“.

Det synes som om dette i praksis fortolkes noe *videre* enn lovens ord tilsier.

V.

Fører av motorvogn som blir dømt for å ha kjørt motorvogn i påvirket tilstand, blir som nesten unntagelsesfri regel, idømt fengselsstraff, som kan variere fra 21 dagers fengsel til ca. 45 dagers fengsel for førstegangsforsøkelse.

I gjentagelsestilfelle går straffen opp til mellom 60 dagers fengsel og 120 dagers fengsel.

Som *særdeles* formildende omstendigheter har vært tatt i betraktning at føreren er utenlandsk statsborger, i det det legges vekt på at Norge utvilsomt har de strengeste bestemmelser i verden på dette område. Dette skyldes delvis geografiske forhold, smale veier etc.

Da motorvognloven i 1926 ble behandlet av Stortinget ble det fremhevet av flere *Stortingsmenn* som *eksempel* på særdeles formildende omstendigheter at føreren ble skjenket alkohol av vognens passasjerer.

I dag vilde en slik omstendighet *ikke* bli tatt hensyn til.

Hvis imidlertid alkoholpromillen ikke overstiger 0.85 promille, ingen skade er skjedd, føreren er tidligere ustraffet, og han blir erklært edru ved den kliniske lægeundersøkelse, vil han formentlig som regel slippe med bot (i hvertfall i Oslo).

Hvis fører av motorvogn blir idømt fengselsstraff, så blir straffen som *næsten* unntagelsesfri regel gjort ubetinget.

Som eksempler på momenter som Høyesterett har lagt vekt på når retten i *unntagelse*stilfeller har idømt betinget straff kan nevnes førerens unge alder (17 til 21 år), lav alkoholkonsentrasjon (under 1 promille), meget dårlige økonomiske forhold, deprimeret og opprevet sindstilstand, samt at han er blitt erklært edru ved den kliniske lægeundersøkelse. (Se Norsk Rettstidende f.eks. 1936 s. 61, 1937 s. 581 og 905, 1938 s. 184 og 802, 1939 s. 37, 123, 127, 221 og 873, 1941 s. 45.)

Men regelen er at Høyesterett *skjerper* straffen til ubetinget fengsel, hvis underretten har idømt betinget fengselsstraff.

VI.

Blir fører av motorvogn ilagt straff (bot eller fengsel) for kjøring i påvirket tilstand, *skal* politiet inndra førerkortet for minst 1 — ett — år.

Er han tidligere ilagt straff herfor i løpet av de siste 5 år, skal førerkortet inndras for alltid.

Politi- og Justisdepartementet kan på ansøknings nedsette inndragningstiden. (Motorvognlovens § 18).

For yrkeschauffører, som i sitt arbeide er avhengige av førerkortet, er regelmessig tapet av førerkortet i realiteten den hårdeste straff.

Det hender at politiet anbefaler at inndragningstiden blir nedsatt når spesielle grunner er tilstede. Men allikevel er det overmåde sjeldent at departementet nedsetter inndragningstiden. Dette synes i enkelttilfeller å kunne være uheldig.

VII.

I alt ble det i Oslo i 1950 fremstillet for læge 326 personer som det ble tatt blodprøve av.

248 førerkort ble inndradd på grunn av kjøring i påvirket tilstand. 40 av førerne hadde vært innblandet i trafikkuhell.

29 personer var *biltyver*, hvorav 8 hadde vært innblandet i trafikkuhell.

Man har ikke kjennskap til statistikk for det hele land.

VIII.

Det kan nevnes at etter at Oslo og Aker kommune ble slått sammen til en kommune, er Norges hovedstad blitt 453 kvadratkilometer i utstrekning. Befolkningen er ca. 430.000.

Antall drosjebevillinger i Oslo er 550, hvorav 488 er i bruk.

Dette antall synes *altfor lite* til å betjene befolkningen.

En del av de personer som ble pågrepet for å ha kjørt med en alkoholkonsentrasjon i blodet høyere enn 0.5 promille påberoper seg med noen rett at de har vært i en tvangssituasjon fordi man etter møter, selskapelige sammenkomster o. l. *for gjebes* først har forsøkt å få tak i drosje.

Når Norge har de strengeste bestemmelsene i verden på dette område, synes også samfunnet å ha en viss plikt til å sørge for at ikke bestemmelsene hindrer menneskenes selskapelige omgang. At man i landets hovedstad på grunn av mangel på drosjer skal være nødt til bare å omgås „the neighbour next door“ er neppe tenkelig i de øvrige skandinaviske land.

Peter Vogt.