

Refleksjoner etter en undersøkelse over promillekjørere i Oslo

Av politifullmektig ELG ELGESEM.

Innledning. Norske promillebestemmelser.

Begrunnelsen for å kriminalisere kjøring av motorvogn i alkoholpåvirket tilstand ligger i den oppfatning at alkoholpåvirkede motorvognkjørere representerer en fare i trafikken ut over det vanlige. Denne oppfatning bygger i det vesentlige på medisinske laboratorieforsøk som påviser at selv alkoholkonsentrasjoner ned mot 0.20 ‰ svekker den menneskelige reaksjonsevne.

Norsk lovgivning har ved strenge og konsise bestemmelser gått meget langt for å søke å fange opp flest mulige av de handlinger som på denne bakgrunn kan være en fare for trafikksikkerheten.

Hovedbestemmelsen om promillekjøring finnes i motorvognloven av 20. februar 1926, § 17, og setter straff for den som „kjører eller forsøker å kjøre motorvogn når han er påvirket av alkohol (ikke edru)“. Begrepet „påvirket“ er knyttet til det faste kriterium at han har over 0.5 ‰ alkohol i blodet, eller en slik alkoholemengde i kroppen at han kan få så stor alkoholkonsentrasjon. Bestemmelsen om at straffbarheten også omfatter den som har alkoholemengden i kroppen som ennå ikke har gitt utslag i blodets alkoholkonsentrasjon, kom inn i loven ved en lovendring av 19. juni 1959 for å lette bevisbyrden i tilfelle hvor alkoholkonsumet angivelig hadde funnet sted så kort tid før kjøringen at den faste promillegrensen ikke var overskredet ved pågripelsen. Ved samme lovendring og likeledes for å lette bevisbyrden, ble det gjort til eget delikt å nyte alkohol de første 6 timer etter at kjøringen var avsluttet hvis føreren „forsto eller måtte forstå at det ville bli politietterforskning på grunn av kjøringen“.

Strafferammen i loven er bøter eller fengsel inntil 1 år, og etter lovens forutsetning har praksis festnet seg til ubetinget fengselsstraff av omtrent 1 måneds varighet ved første gangs overtredelse.

Etter at straffesaken er avgjort, tilligger det politiet administrativt å beslutte inndragning av førerkortet. Loven har satt 1 år som minimumsgrense for slik inndragning, men i svært mange tilfelle beslutter politiet en lengere inndragningstid allerede ved første gangs overtredelse, slik at inndragningen i praksis varierer fra 1 til 2 år i disse tilfelle. Har siktede i de siste 5 år vært ilagt straff for promillekjøring, skal førerkortet inndras for alltid. Ved den tidligere nevnte lovendring i 1959, ble det dessuten fastsatt

at hvis en siktet nekter å medvirke til blodprøvetaking, skal førerkortet tas fra ham for en tid av minst 2 år.¹⁾

I tillegg til selve promillebestemmelsen i motorvognloven har man egen lov av 16. juli 1936 om pliktmessig avhold fra alkohol for personer i visse stillinger, bl. a. yrkessjåfører. For denne gruppe er det overhodet forbudt å nyte alkohol unntatt alkoholsvakt øl i tjenesten og i et tidsrom av 8 timer før tjenesten tar til. Strafferammen her er likeledes bøter eller fengsel inntil 1 år. Bestemmelsen i denne lov kommer ofte til anvendelse i ideal-konkurrens med motorvognlovens promillebestemmelse.

Det faktiske antall overtredelser av disse strenge bestemmelser er formentlig meget stort. Allerede tallet for pågrepne promillekjørere er etter norske forhold betydelig. Antallet straffedømte personer har vist en jevn stigning de siste årene, og i året 1958 ble ca. 1800 personer idømt fengselsstraff for overtredelse av promillebestemmelsene. Dette vil si at det i Norge er flere som må sone fengselsstraff for slik forseelse enn for alle forbrytelser tilsammen.

Ut fra den teori at et betydelig større antall enn de nevnte 1800 overtrer bestemmelsene i praksis, ville det være av interesse å vite noe om hvordan utvelgelsen av de dømte foregår. Videre ville det være av interesse å vite om bestemte persongrupper er overrepresentert i utvalget, og om man i så fall kunne finne noen forklaring på en slik overrepresentasjon.

I denne hensikt ble det foretatt en undersøkelse av saksdokumentene til samtlige dømte promillekjørere i Oslo gjennom 1 år, nemlig i tidsrommet fra 30.9.1957 til 1.10.1958. Materialet utgjør 309 saker. Ca. 10 saker avgjort med påtaleunntatelse etter straffeprosessl. § 85, 2. ledd, eller med forelegg, er ikke tatt med. Av praktiske grunner er undersøkelsen begrenset til Oslo. Dette byr på enkelte fordeler ved gruppeinndelingen av materialet, fordi man i Oslo har en temmelig markert fordeling av befolkningen i øst/vest-bosetting, slik at de lavere og midlere sosiale lag i alt vesentlig er bosatt i byens østre og nordlige deler.

Hvorledes kom politiet inn i saken?

I promillesaker hvor beviset bokstavelig talt fordufter, er det gjennomgående en forutsetning for at sak overhodet blir reist at politiet straks kommer inn i saken. For spørsmålet om utvelgel-

¹⁾ Etter lovendringen av 19.6.1959 lyder motorvognlovens § 18, 6 ledd, slik: Dersom fører av motorvogn nekter å medvirke til legeundersøkelse eller til at det blir tatt blodprøve som nevnt i § 17, 4. ledd, skal politiet straks ta fra ham førerkortet, og politimesteren skal gjøre vedtak om inndragning av førerkortet for minst 2 år. Har førerkortet i de siste 5 år vært inndratt av samme grunn eller etter § 18, 3. ledd, skal politimesteren inndra førerkortet for alltid.

sen av klientellet er det derfor av betydning å vite på hvilken måte politiets inngripen ble foranlediget.

Jeg har forsøkt å foreta en gruppering etter måten promillekjørere blir tatt på:

1. Ved utsatt trafikk kontroll hvis egentlige oppgave er kontroll av motorvognførere. (1.6 %)
2. Ved tilfeldig kontroll av politipatrulje som ledd i deres patruljevirkosomhet. (7.3 %)
3. Stoppes for nærmere kontroll på grunn av manglende lys. (2.9 %)
4. Kontrolleres nærmere på grunn av startvansker, rusing av motor m. v. (1.6 %)
5. Stoppes for kontroll på grunn av mindre trafikkfeil, f. eks. kjørt mot rødt lys, stopptejn fra politiet eller mot kjøretning. (5.5 %)
6. Stoppes på grunn av „merkelig“ men ufarlig kjøring, f. eks. uvanlig liten hastighet. (3.1 %)
7. Pågripes etter uforsvarlig, farlig kjøring observert av politiet, f. eks. stor fart, vinglete kjøring, kjøring på fortauet o. l. (11.4 %)
8. Pågripes på grunn av melding fra publikum til politiet om observert uforsvarlig kjøring som beskrevet i pkt. 7. (14.5 %)
9. Pågripes etter uhell meldt til politiet, f. eks. trafikkuhell av enhver art. (42.1 %)
10. Pågripes etter andre meldinger, f. eks. promillekjøring i forbindelse med biltyveri, publikum har observert beruset person gå inn i bil. (9.9 %)

Ovenfor nevnte gruppe 1 og 2 har kanskje ofte vært tillagt noe for stor betydning. Av det foreliggende materiale er nemlig bare 9 % blitt pågrepet som følge av politiets trafikk kontroll.

Betrakter man de øvrige alternativer for pågrepelse som er satt opp foran, finner man at hele 42 % av sakene er reist etter inntruffet trafikkuhell (gr. 9). Dette viser hyppigere uhellsfrekvens hos promillekjørere enn den vanlige trafikkulykkesstatistikk. For året 1957 viser denne statistikk at 1838 personer da ble dømt for promillekjøring, mens bare 264 av dem hadde vært innblandet i trafikkuhell, altså en uhellsfrekvens blant promillekjørere på ca. 15 %. Forskjellen her skyldes formentlig at politiet først og fremst fester sin oppmerksomhet ved selve promillekjøringen under sakens etterforskning, og at trafikkuhellet som måtte ha inntruffet samtidig fremstiller seg så bagatellmessig i denne forbindelse at man ikke finner grunn til nærmere å utrede dette forhold og føre det opp som trafikkulykke i meldeskjema til Statistisk Sentralbyrå.

Når det gjelder uforsvarlig kjøring har politiet selv observert og grepet inn i 11,4 % av tilfellene (gr. 7), mens publikumsmel-

dinge om slik uvørn kjøring har vært foranledningen til pågripelsen i 14,5 % av tilfellene (gr. 8). Alt dette er kjøring som meget lett kunne ført til ulykker hvis politiet eller skjebnen ikke hadde forhindret det.

Under de ovenfor nevnte grupper 3, 4, 5 og 6 som altså pågripes som følge av svært bagatellmessige forhold, finner man så den siste større gruppe, nemlig 13,1 % av materialet.

Summen av alle motorvognførere som ble pågrebet fordi deres kjøring i større eller mindre grad avvok fra det normale, er altså hele 81,1 % av det samlede materiale, noe som tyder på at det hovedsakelig er de ytre symptomer ved lovovertrederen og hans kjøring som leder til pågripelse.

Det kanskje aller mest interessante resultat fra undersøkelsen er det beskjedne antall som blir pågrepet som følge av regulær trafikk-kontroll. Dette kan skyldes flere forhold. For det første at politiet muligens ikke har tilstrekkelig mannskaper til dette arbeide, dessuten kan valg av tid og sted for kontrollen spille inn. *Man skal imidlertid heller ikke overse det faktum at for å gripe inn overfor en promillekjører må politimannen her som ellers finne at det foreligger „skjellig grunn til mistanke“, (jfr. strprl. § 228), og selv om overtredelse foreligger, vil dette med vår lave promillegrense være vanskelig eller umulig å konstatere for politimannen når det gjelder de relativt små, men dog forbudte påvirkningsgrader.*

Resultatene viser at det er de ytre symptomer på beruselse som jevnlig fører til pågripelse. Forholdet mellom påvirkningsgrad (symptomene) og alkoholkonsentrasjonen er gjort til gjenstand for flere undersøkelser, som viser at når det gjelder de mer beskjedne alkoholkonsentrasjoner vil disse ofte være vanskelig konstaterbare selv ved en inngående klinisk undersøkelse. Fra undersøkelsen „Förhållandet mellan blodalkoholkoncentration och alkoholpåverkan i olika berusningsfaser“ av Antti Alha, Elsa Hjelt og Jyrki Raekallio, (N.T.f.K., 1958 s. 19 fig.) nevnes i denne forbindelse at når det gjelder alkoholkonsentrasjoner på 0,81—1,00 ‰ er det på avgjort synkende kurve bare 14,6 % som erklæres påvirket ved den kliniske undersøkelse. For gruppen med 0,61—0,80 er det bare 3,6 % som erklæres påvirket. Hvis tidsrommet mellom alkoholnyttelsen og undersøkelsen er mindre (2—5 timer) ligger prosenttallet noe høyere, men likevel slik at det fremstiller seg klart at mange personer med alkoholkonsentrasjoner mellom 0,5 og 1,00 ‰ ikke vil fremby slike ytre symptomer at det vil være tilstrekkelig grunnlag for politimannen til å foreta en pågripelse.

Nærværende undersøkelse viser også at dette er riktig i praksis. Av alle de pågripne hadde nemlig bare 3,8 % (12 tilfelle) under 1,00 ‰. 19,4 % hadde mellom 1,00 og 1,5 ‰ og mellom 1,5 og 2,5 ‰ finnes hele 72,8 % av materialet. Her skal også

nevnes at blodprøvene i regelen tas 1—2 timer etter kjøringen, slik at alkoholkonsentrasjonen svært ofte har vært høyere ved selve pågripelsen da politimannen foretok sin vurdering.

Det man kan trekke ut av dette må være at det hos de pågrepne som regel foreligger en betydelig overskridelse av promillegrensen på 0,5. Som regel har de domfelte langt over 1,00 ‰. Videre skjer pågripelsen som regel i forbindelse med kjøring som i større eller mindre grad avviker fra det normale, slik at man derved pådrar seg den oppmerksomhet som følges opp ved aksjon fra politiets side. Dette tyder på at man står overfor et betydelig mørketall på dette område. I denne forbindelse faller det naturlig å vise til den norske undersøkelse av kriminalitetshyppigheten hos ustraffede, foretatt av Johs. Andenæs, Knut Sveri og R. Hauge (inntatt i N.T.f.K. 1960 s. 97 flg.), som viser at over 40 % av intervjuobjektene selv mente at de hadde kjørt motorvogn under påvirkning av alkohol.

Det er tvilsomt om de meget strenge lovbestemmelser i Norge i praksis når særlig meget lengere enn de mer liberale bestemmelser i andre land. På bakgrunn av den foreliggende undersøkelse kan man si at for Oslo's vedkommende ville de langt fleste domfelte promillekjørere være straffskyldig selv om promillegrensen hadde vært satt f. eks. til 1,00 ‰ eller endog 1,5 ‰. Vår lov kriminaliserer således en rekke handlinger som ikke blir forfulgt fordi de ikke gir seg utslag i slike ytre kriterier at politimannen får det nødvendige grunnlag for å aksjonere.

Er spesielle grupper overrepresentert?

På bakgrunn av det som hittil er anført, er det klart at tidspunktet for kjøringen også vil være avgjørende for hvilken risiko som foreligger for å bli pågrepet.

En promillekjører som ferdes i byens sentrum i rushtiden, vil være langt mer utsatt for pågrepelse enn en som kjører i byens utkant om natten. Dette både fordi trafikksituasjonen er så ulike meget vanskeligere i det første tilfelle, og fordi risikoen for å bli iaktatt både av publikum og av politiet da er størst.

Undersøkelsen viser da også at 43 % av det samlede antall er pågrepet i timene fra kl. 16,00 til kl. 21,00.

Alt etter hvor de domfelte er bosatt i Oslo, er materialet delt inn i 2 grupper, en Øst-gruppe bosatt i byens østre og nordre bydeler og en Vest-gruppe bosatt i vestre distrikter. Man finner da at Øst-gruppen utgjør 68,2 % av materialet, mens Vest-gruppen bare utgjør 22 %. De øvrige i materialet bor utenbys.

Hvis man på den annen side deler klientellet inn etter en grov gruppering av yrkesbetegnelser, finner man som forventet en tilsvarende fordeling der. De grupper som er anvendt er:

1. Yrkessjåførere. (17,3 %)
2. Arbeidere, lavere funksjonærer. (40,5 %)
3. Håndverkere. (4,5 %)
4. Høyere funksjonærer, disponenter, direktører. (19,7 %)
5. Selvstendig næringsdrivende. (13,9 %)
6. Pensjonister. (0,4 %)
7. Studenter, skoleelever. (0,7 %)
8. Andre. (2,9 %)

Grupene 1 + 2 + 3 er da representert i materialet med 62,3 % av alle domfelte. Legger man vekt på den i sakens anledning oppgitte formue og inntekt, er fordelingen noenlunde tilsvarende mellom lave og høye inntekter. Den utbredte forestilling om promillekjøring som en overklasseforgåelse stemmer altså ikke med bildet af de *domfelte* promillekjørere.

Helt klart er det at de påviste forskjeller ikke gir grunnlag for noen slutninger om den virkelige hyppighet av promillekjøring i de forskjellige lag av befolkningen. Hvorledes motorkjøretøyenes antall fordeler seg på de forskjellige grupper, foreligger det ikke opplysninger om, men personlig tror jeg forklaringen på den fordeling man finner i domsmaterialet ligger i at Øst-gruppen er utsatt for større pågripelsesrisiko. Yrkessjåførene f. eks. har en særlig tendens til å kjøre påvirket på en tid hvor oppdagelsesrisikoen er størst. Et forhold som tydelig peker i denne retning er at ca. 33 % av Øst-gruppens individer er blitt pågrepet som følge av meldinger om at uforsvarlig kjøring eller berusede bilførere er blitt observert av publikum (forannevnte gruppe 8 + delvis gruppe 10), mens det tilsvarende tall for Vest-gruppen bare er 11,5 %.

I tillegg til tidspunktet, kommer nettopp at denne mest utsatte gruppe ofte nyter alkohol under forhold som lett slår ut i tydelige symptomer. Det drikkes i arbeidstiden eller etter en slitsom arbeidsdag, og som regel uten at det er blitt spist noe særlig. Kombinasjonen av disse ting må tillegges betydelig vekt når denne gruppes store andel av de domfelte skal forklares. For Vest-gruppens individer er det nemlig slik at de er sterkest representert blant dem som pågripes sent på kvelden eller natten, og deres alkoholnyttelse har regelmessig foregått under helt andre forhold. Svært ofte er det planlagt selskapelighet med såvel mat som alkohol som her er den ytre ramme, og ikke den improviserte drikking.

Som følge av sitt adferdsmønster i forbindelse med alkoholnyttelse vil spesielle befolkningslag være utsatt for en særlig oppdagelsesrisiko. Den økning i antall motorkjøretøyer som den nylig foretatte frigivelse av bilsalget i Norge vil medføre, må antas i stor utstrekning å ville finne sted nettopp i de lag av befolkningen som etter dette er mest utsatt for pågripelse.

Det bør også nevnes at det ofte er personer som på andre måter har et uheldig forhold til alkohol som blir tatt for promillekjøring. De forholdsvis store alkoholbelastninger som kan påvises i mange tilfelle innenfor materialet vitner om det. At ca. 23 % av klientellet tidligere er dømt for samme forhold peker også i retning av at det innenfor klientellet finnes et betydelig antall individer med alkoholskader eller gjennomgående uheldige alkoholvaner.

Den foreliggende undersøkelse er av praktiske årsaker blitt begrenset og beskjeden, og det er åpenbart ikke riktig å trekke sikre konklusjoner ut fra den. Resultatene synes dog å vise at man her står overfor spørsmål av så stor interesse at man muligens kunne forsvare et noe større anlagt arbeide.

Elg Elgesem.