



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 9 L

(2010–2011)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringar i lov 18. juni 1965 nr. 4 om
vegtrafikk (endringar relatert til ruspåverka
køyring m.m.)

Innhald

| | | | | | |
|----------|---|----|----------|--|----|
| 1 | Proposisjonen sitt hovudinnhald | 5 | 4 | Innføring av straffeutmålingsreglar for køyring påverka av annan rus enn alkohol og forenkling av straffeutmålingsreglane. | 28 |
| 2 | Endringar i vegtrafikklova relatert til ruspåverka køyring | 8 | | | |
| 2.1 | Bakgrunn for lovframlegget | 8 | 4.1 | Gjeldande rett | 28 |
| 2.1.1 | Innleiing | 8 | 4.2 | Framand rett | 28 |
| 2.1.2 | Formålet med lovendringane | 9 | 4.2.1 | Sverige | 28 |
| 2.1.3 | Arbeidsgruppe | 10 | 4.2.2 | Danmark | 29 |
| 2.1.4 | Generelt om høyringa | 10 | 4.2.3 | Andre europeiske land | 29 |
| 2.2 | Historikk | 12 | 4.3 | Arbeidsgruppa sitt framlegg | 29 |
| 2.2.1 | Forbodet mot ruspåverka køyring | 12 | 4.3.1 | Forslag til endring av vegtrafikklova § 31 | 29 |
| 2.2.2 | Tidlegare utgreiingar | 12 | 4.3.2 | Omsyna bak forslaget om å forenkle straffeutmålingsreglane . | 31 |
| 2.2.3 | Kontroll av ruspåverka køyring | 13 | 4.4 | Høyringsinstansane sitt syn og departementet sine generelle vurderingar | 31 |
| 2.2.4 | Ruspåverka køyring og konsekvensar for føreretten | 13 | 4.4.1 | Generelt | 31 |
| 3 | Innføring av nulltoleranse for køyring påverka av andre stoff enn alkohol | 14 | 4.4.2 | Kva grad av påverknad bør som regel medføre fengsel utan vilkår . | 33 |
| 3.1 | Gjeldande rett | 14 | 5 | Forbetra kontrollmoglegheiter for politiet til å avdekke køyring påverka av andre stoff enn alkohol | 35 |
| 3.2 | Framand rett | 15 | 5.1 | Gjeldande rett | 35 |
| 3.2.1 | Sverige | 15 | 5.2 | Framand rett | 35 |
| 3.2.2 | Danmark | 16 | 5.2.1 | Sverige | 35 |
| 3.2.3 | Andre europeiske land | 16 | 5.2.2 | Danmark | 36 |
| 3.3 | Arbeidsgruppa sitt framlegg | 16 | 5.2.3 | Andre europeiske land | 36 |
| 3.3.1 | Det prinsipielle grunnlag for innføring av faste grenser basert på nulltoleranse | 17 | 5.3 | Arbeidsgruppa sitt framlegg til lovendringar | 36 |
| 3.3.2 | Nærare om sjølve nivået på grensene og kva for stoff som vert omfatta av nulltoleransetilnærminga | 18 | 5.3.1 | Heimel til å nytte hurtigtesting ved trafikkontroll | 36 |
| 3.3.3 | Etablering av fagleg rådgivingsgruppe | 19 | 5.3.2 | Grunnlag for slik hurtigtesting | 36 |
| 3.3.4 | Unntak frå nulltoleranseregelen for stoff innteke i medhald av resept | 20 | 5.3.3 | Om hurtigtestmetodane | 37 |
| 3.3.5 | Alternativ tilnærming | 20 | 5.3.4 | Heimelsgrunnlaget for bruk av metoden «teikn og symptom» | 38 |
| 3.4 | Høyringsinstansane sitt syn og departementet sine generelle vurderingar | 21 | 5.3.5 | Spyttprøve som supplement til blodprøve og lækjarundersøking .. | 39 |
| 3.4.1 | Generelt | 21 | 5.4 | Høyringsinstansane sitt syn og departementet sine generelle vurderingar | 40 |
| 3.4.2 | Nivået på dei lovfaste grensene | 22 | 5.4.1 | Heimel til å nytte hurtigtesting ved trafikkontroll for å avdekke påverknad av andre stoff enn alkohol | 40 |
| 3.4.3 | Fagleg rådgivingsgruppe | 24 | 5.4.2 | Heimelsgrunnlaget for bruk av metoden «teikn og symptom» | 43 |
| 3.4.4 | Unntak frå nulltoleranseregelen for stoff innteke i medhald av resept . | 24 | 5.4.3 | Spyttprøve som supplement til blodprøve og lækjarundersøking .. | 43 |
| 3.4.5 | Skal det stillast krav om at resept skal takast med under køyring? .. | 25 | | | |
| 3.4.6 | Presisering i lova av at departementet kan gi forskrifter om dei faste grensene | 26 | | | |

| | | | | | |
|----------|---|----|--|--|----|
| 6 | Tap av føreretten som følge av straff for ruspåverka køyring ... | 45 | 8.2 | Edrueleg-kravet etter vegtrafikklova § 34 femte ledd | 57 |
| 6.1 | Gjeldande rett | 45 | 8.3 | Bruksforbod etter vegtrafikklova § 36 nr. 2 c) | 57 |
| 6.2 | Framand rett | 45 | 9 | Økonomiske og administrative konsekvensar | 59 |
| 6.2.1 | Sverige | 45 | 9.1 | Konsekvensar for trafikktryggleiken | 59 |
| 6.2.2 | Danmark | 46 | 9.2 | Konsekvensar for politi og påtalemakt | 59 |
| 6.2.3 | Andre europeiske land | 46 | 9.3 | Konsekvensar for Nasjonalt Folkehelseinstitutt | 60 |
| 6.3 | Arbeidsgruppa sitt forslag til lovendringar | 46 | 9.4 | Konsekvensar for Samferdselsdepartementet | 60 |
| 6.3.1 | Fleirtalet i arbeidsgruppa | 46 | 10 | Heimel for Statens vegvesen til å fjerne og ta i forvaring køyretøy som er til hinder for trafikken | 61 |
| 6.3.2 | Mindretalet sitt forslag | 48 | 10.1 | Innleiing | 61 |
| 6.4 | Høyringsinstansane sitt syn og departementet sine generelle vurderingar | 49 | 10.2 | Høyringa | 62 |
| 7 | Presisering av politiet sin heimel til å påleggje lækjarundersøking ved mistanke om rusmisbruk . | 51 | 10.3 | Gjeldande rett | 62 |
| 7.1 | Gjeldande rett | 51 | 10.4 | Rettsstilstanden i andre europeiske land | 63 |
| 7.2 | Framand rett | 51 | 10.5 | Arbeidsgruppa sitt forslag til lovendringar | 63 |
| 7.2.1 | Sverige | 51 | 10.6 | Høyringsinstansane sitt syn | 64 |
| 7.2.2 | Danmark | 51 | 10.7 | Departementet sine vurderingar .. | 64 |
| 7.2.3 | EU/EØS-området | 52 | 10.8 | Økonomiske og administrative konsekvensar | 65 |
| 7.3 | Arbeidsgruppa sitt forslag til lovendring | 52 | 11 | Særlege merknader til lovforslaga | 66 |
| 7.3.1 | Presisering av politiet sin heimel til å påleggje lækjarundersøking | 52 | Forslag til lov om endringar i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (endringar relatert til ruspåverka køyring m.m.) | 69 | |
| 7.3.2 | Tilpassing av ordlyden i vegtrafikklova § 34 femte ledd | 53 | | | |
| 7.4 | Høyringsinstansane sitt syn og departementet sine generelle vurderingar | 53 | | | |
| 7.4.1 | Presisering av politiet sin rett til å påleggje lækjarundersøking | 53 | | | |
| 7.4.2 | Tilpassing av ordlyden i vegtrafikklova § 34 femte ledd | 54 | | | |
| 8 | Tiltak som ikkje medfører forslag om lovendringar | 56 | | | |
| 8.1 | Krav om framlegging av lækjarattest ved søknad om gjenerverv | 56 | | | |



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 9 L

(2010–2011)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringar i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (endringar relatert til ruspåverka køyring m.m.)

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 29. oktober 2010,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Proposisjonen sitt hovudinnhald

Denne proposisjonen inneheld forslag til fleire endringar i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk. Endringane gjeld vegtrafikklova si regulering av ruspåverka køyring, i hovudsak relatert til køyring under påverknad av andre stoff enn alkohol. I tillegg vert det gjort framlegg om å gi Statens vegvesen sine regionvegkontor tilsvarande heimelsgrunnlag som det politiet har, til å krevje fjerna, eller om naudsynt fjerne eller ta i forvaring køyrety som er til hinder for trafikken, snøbrøyting m.m.

Det primære formålet med lovendringane relatert til ruspåverka køyring er forbetra trafikktryggleik og færre skadde og drepne i vegtrafikken. Lovendringane har også til formål å skape betre samsvar mellom vegtrafikklova sine reglar om alkoholpåverka køyring og lova si regulering av køyring under påverknad av andre stoff.

Fleire av endringsforslaga vil kunne gi prosessøkonomisk gevinst i form av mindre etterforskningsbehov og mindre behov for sakkunnskfråsegner, samt at fleire saker kan avgjerast som tilståingssaker for domstolane.

Samanlikna med andre land har Noreg lukkast svært godt i trafikktryggleiksarbeidet. For å

kunne nå målsetnaden om å redusere talet på skadde og drepne i trafikken ytterlegare, må likevel eksisterande tiltak forbetrast og nye treffande tiltak setjast inn. Empiri syner at køyring under påverknad av andre stoff enn alkohol er eit monaleg trafikktryggleiksproblem og at omfanget av slik køyring har auka dei siste 10-20 åra.

Det blir foreslått følgjande endringar relatert til køyring under påverknad av andre stoff enn alkohol:

- innføring av ei ordning med svært låge lovfastsette grenser for når ein i alle tilfelle vert rekna som påverka av andre rusande eller døyvande middel i vegtrafikklova sin forstand ved endring av vegtrafikklova § 22 og utarbeiding av tilhøyrande forskrift (kapittel 3). Forslaget er basert på eit nulltoleranseprinsipp.
- innføring av særskilte straffeutmålingsreglar for køyring påverka av annan rus enn alkohol og forenkling av straffeutmålingsreglane ved endring i vegtrafikklova § 31 (kapittel 4)
- innføring av hurtigtest ved trafikk kontroll for å avdekke køyring under påverknad av andre stoff enn alkohol (kapittel 5)

- innføre tap av førerett ved køyring med låg ruspåverknad for personar som har føreretten på prøve (kapittel 6)
- presisere politiet sin heimel til å pålegge lækjarundersøking der det ligg føre skilleg grunn til å tru at førarkorthavaren misbrukar rus- eller lækjarmiddel (kapittel 7).
- Endring av ordlyden i vegtrafikklova § 34 femte ledd (kapittel 7)

Etter gjeldande rett er det straffbart å føre motorvogn når ein «er påvirket» av anna «berusende eller bedøvende middel» enn alkohol. For å vurdere om føraren er påverka etter vegtrafikklova, vert det gjort ei konkret individuell vurdering av om den aktuelle stoffmengda vedkomande hadde i kroppen under køyringa har medført nedsett køyredugleik. Dersom vedkomande har utvikla noko grad av påverknadstoleranse for aktuelle stoff, vert det teke høgde for det.

For andre stoff enn alkohol ligg det ikkje føre ei konkret lovfastsett grense for når ein uansett vert rekna som påverka. I praksis inneber dette at ein per i dag har ein strengare forbodsregel for alkoholpåverka køyring enn for køyring med annan rus. Samanlikna med promilletilfella vil saker der påverknaden skuldast annan rus, som oftast vere vanskelegare, meir ressurskrevjande, og ta lenger tid å handsame enn promillesaker.

I denne proposisjonen blir det difor gjort framlegg om å innføre nulltoleranse for køyring under påverknad av andre rusmiddel enn alkohol.

Det vert foreslått innført ei ordning med svært låge lovfastsette grenser for når ein i alle tilfelle vert rekna som påverka av andre rusande eller døyvande middel i vegtrafikklova sin forstand. Dei låge lovfastsette grensene vil vere baserte på ei nulltoleransetilnærming, slik at det i praksis ikkje vil vere mogleg å nytte slike rusmiddel i tida før køyringa utan å kome i straffeansvar etter vegtrafikklova. Forbodet mot køyring påverka av andre rusmiddel enn alkohol vert dermed monaleg innskjerpa samanlikna med gjeldande rett. Lovendringa vil innebere ei klar markering av at føring av motorvogn og bruk av rusmiddel ikkje høyrer saman.

Samstundes som at lovendringsforslaget har ein klar nulltoleranseprofil, har lova primært til formål å ramme førarar med slike stoffkonsentrasjonar i blodet at det kan ligge føre moglegheit for redusert prestasjonsevne. Ein ynskjer i størst mogleg grad å utelukke at førarar vert straffa etter vegtrafikklova på grunnlag av gamle restkonsentrasjonar av stoff i blodet der desse er så låge at dei ikkje på nokon måte kan ha innverknad på

vedkomande si evne til å føre køyretyet. Slike svært små konsentrasjonar av narkotiske stoff vil likevel bli ramma av narkotikalovgivinga (legemiddeloven).

Når den straffbare påverknaden skuldast andre stoff enn alkohol, har vegtrafikklova ikkje straffeskjerpande utmålingsreglar som kan brukast direkte, slik ein har det for promilletilfella. Samferdselsdepartementet gjer derfor framlegg om å innføre særskilte straffeutmålingsreglar for køyring påverka av annan rus enn alkohol. Det vert foreslått at dei lovfastsette grensene som har innverknad på straffeutmålinga skal vere korresponderande for alkohol og andre stoff, slik at det er graden av påverknad som dannar utgangspunkt for påverknadsvurderinga, uavhengig av kva rusmiddel som har forårsaka rusen. I tillegg vert det gjort framlegg om ei forenkling av straffeutmålingsreglane, jf. vegtrafikklova § 31 andre ledd.

Unge førarar som har hatt førarkort i relativt kort tid, er overrepresenterte på statistikken over rusa sjåførar. Gjeldande vegtrafikklovgiving inneheld ikkje særskilte incentiv retta mot å få ferske førarar til å avstå frå ruspåverka køyring. Av denne grunn gjer Samferdselsdepartementet framlegg om at førarar med førarkort på prøve skal tape føreretten ved straff for ruspåverka køyring, også ved lågare grad av påverknad (svarande til 0,5 promille og lågare).

I denne proposisjonen vert det også gjort framlegg om å gi politiet naudsynt lovheimel for å kunne gjennomføre førebels hurtigtesting for å kontrollere om motorvognførarane er påverka av andre stoff enn alkohol. Når motorvognførarar vert stogga langs vegen i samband med trafikkontroll, kan slik hurtigtesting skje utan krav til mistanke mot føraren. Forslaget inneber at politiet får tilsvarande heimelsgrunnlag for gjennomføring av førebels hurtigtesting som det politiet i dag har for å kunne ta førebels blåseprøve for å kontrollere mogleg alkoholpåverknad. Per i dag verkar testapparat som analyserer spytt å vere best eigna, både når det gjeld operative tilhøve og testkvalitet. Slike apparat for hurtigtesting har i nokre samanhengar blitt referert til som «narkometer».

Til liks med bruk av alkometer vil slik hurtigtesting berre gi ein førebels indikasjon på om føraren er påverka. Positiv test vil måtte fylgjast opp med vidare etterforskningssteg. Når politiet finn grunn til å tru at føraren er påverka vil ein kunne gjennomføre test av om vedkomande har teikn og symptom på ruspåverknad og framstille vedkomande for blodprøve og klinisk lækjarundersøking.

Eit vilkår etter vegtrafikklova for å få og for å ha førerett, er at føraren ikkje misbrukar rus- eller lækjarmiddel. Forsking indikerer at ein monaleg del av dei som vert pågripne for ruspåverka køyring har rusproblem. Ein gjer difor framlegg om å presisere politiet sin heimel til å påleggje lækjarundersøking der det ligg føre skilleg grunn til å tru at førarkorthavaren misbrukar rus- eller lækjemiddel. Samferdselsdepartementet tek også sikte på å leggja fram forslag om å endre førarkortforskrifta slik at alle som har mista førarkortet som fylgje av rusrelaterte tilhøve, skal måtte framlegge lækjarattest ved søknad om gjenerverv av føreretten.

Ovannemnde forslag til endringar i vegtrafikklova fylgjer opp tilrådingane gitt i rapporten «Kjøring under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol – mars 2009»

Bakgrunnen for lovforslaga relatert til ruspåverka køyring blir nærmare utdjupa i omtalen av kvart enkelt forslag i proposisjonen.

Samferdselsdepartementet legg også fram forslag til endringar i vegtrafikklova § 37. Forslaget inneber at regionvegkontoret – på same måte som politiet – får heimel til å krevje fjerna, eller om naudsynt fjerne eller ta i forvaring køyrety som er til hinder for trafikken, snøbrøyting eller anna arbeid på veg. Forslaget inneber vidare at regionvegkontoret kan krevje utgiftene Statens vegvesen har hatt til fjerning og forvaring av køyretyet dekt av eigaren før køyretyet blir levert tilbake.

Forslaget til endring i vegtrafikklova § 37 er ein del av ein tiltakspakke som har til formål å betre framkoma på norske vintervegar under vanskelege vêt- og føretilhøve («Vinterpakken»).

2 Endringar i vegtrafikklova relatert til ruspåverka køyring

2.1 Bakgrunn for lovframlegget

2.1.1 Innleiing

Ved sidan av Sverige, Storbritannia og Nederland, har Noreg over tid hatt dei beste resultatane i trafikksikkerheitsarbeidet. Norsk politi vert rekna for å vere dugande til å avdekke køyring påverka av andre stoff enn alkohol, typisk gjennom politiet sine kunnskapar om og erfaring i å vurdere teikn og symptom på ruspåverka køyring hjå førarane. Samanlikna med andre land vert det i Noreg straffa mange for køyring under påverknad av andre stoff enn alkohol.

For ytterlegare å nærme seg visjonen om null hardt skadde og drepne i vegtrafikken, trengs likevel nye og forbetra trafikksikkerheits tiltak. Empiri syner at køyring under påverknad av andre stoff enn alkohol er eit monaleg trafikksikkerheitsproblem og at omfanget av slik køyring har auka dei siste 10-20 åra.

Statistikk

Ei norsk undersøking av førarar som omkom i ulukker i tidsrommet 1994-99, indikerte at ca. 20 % av førarane var påverka av alkohol, medan 27 % var påverka av andre stoff, illegal narkotika eller medikament innteke i medhald av resept. I ein norsk studie frå 1989-90, som undersøkte ulukker der berre eit køyrety var innblanda, vart alkohol eller andre rusmiddel påvist hjå cirka 50 % av dei drepne førarane. Ved tilsvarende undersøking utført i 2001-02, vart alkohol og stoff påvist hjå 2 av 3 drepne førarar i slike eineulukker. Desse studiane indikerar også at førekomsten av andre rusmiddel enn alkohol auka markert i denne tiårsperioden, frå å verte påvist i om lag 20 % av dei drepne førarane i 1989-90, til å verte påvist i om lag 40 % av dei drepne førarane i 2001-02.

Frå april 2005 til mars 2006 gjennomførte Nasjonal Folkehelseinstitutt (FHI), Transportøkonomisk institutt (TØI) og Utrykkingspolitiet (UP) ei større vegkantundersøking. Undersøkinga hadde til formål å kartlegge kor stor del av sjåføra-

ne som køyrde med alkohol og/eller andre rusmiddel i kroppen. Innhentinga av prøvemateriale var basert på at førarane friviljug gav ei spyttprøve. Undersøkinga indikerte at 0,5 % av førarane hadde alkoholkonsentrasjon i kroppen høgare enn 0,2 promille. Ein prosent av førarane hadde illegale narkotika i kroppen, til dømes fanst THC (verkestoffet i cannabis) i 0,7 % av prøvene - medan 4,5 % av førarane hadde minst eitt potensielt rusgivande reseptpliktig medikament i kroppen. Til sistnemnde opplysing skal likevel poengterast at det er grunn til å tru at ikkje alle som hadde reseptpliktige medikament i kroppen brukte og/eller hadde skaffa desse til vege på lovleg vis. FHI estimerar at om lag 1 % av dei som hadde andre stoff enn alkohol i kroppen kan ha vore under slik påverknad at dei utgjorde ei trafikksikkerheitsfare.

Medan omfanget av køyring påverka av andre stoff enn alkohol verkar å ha gått opp siste 10-20 år, indikerer vegkantundersøkinga at omfanget av alkoholpåverka køyring kan ha gått noko ned. Denne tendensen vert også underbygd av politiet og påtalemakta sine statistikkar over pågripne og domfelte for ruspåverka køyring.

Ei ny tilsvarende vegkantundersøking vart gjennomført mars 2008 til april 2009. Førebels tal frå denne verkar å stadfeste tendensane frå vegkantundersøkinga av 2005-2006.

Mange av dei som vert pågripne mistenkte for ruspåverka køyring er gjengangarar, særleg gjeld dette når påverknaden skuldast andre rusmiddel enn alkohol. Det er personar i aldersgruppa under 35 år som oftast vert pågripne mistenkte for ruspåverka køyring – særleg personar i aldersgruppa 18-22 år. Fleire menn enn kvinner vert pågripne mistenkte for ruspåverka køyring. Studiar indikerar at ein stor del av dei som vert pågripne mistenkte for ruspåverka køyring nyttar rusmiddel regelmessig og omfattande. Talmateriale syner at det svært ofte gjer seg gjeldande tilfeller av kombinasjonsrus – det vere seg kombinasjon av alkohol og eitt eller fleire andre stoff, eller kombinasjonar av andre stoff enn alkohol.

2.1.2 Formålet med lovendringane

Promillegrensa på 0,2 gjeld utan omsyn til eventuell individuell utvikling av påverknadstoleranse hjå føraren. Det kan difor synast paradoksalt at det etter gjeldande rett vert teke høgde for påverknadstoleranse hjå førarar som har innteke ulovleg narkotika. Etter gjeldande vegtrafikklov vert ein berre straffa for køyring under påverknad av andre stoff enn alkohol når ein etter ei individuell vurdering finn at inntaket av slike middel må ha ført til nedsetjing av køyredugleiken.

Etter gjeldande rett kan politiet berre ta etterforskningssteg mot førarar som ein har grunn til å tru er påverka av andre stoff enn alkohol. Mogleg alkoholpåverking kan ein kontrollere utan at det vert stilt krav til mistanke mot vedkomande. Dette mistilhøvet i regelverket har samanheng med at det tidlegare ikkje har funnest tenlege apparat til bruk for hurtigtesting av mogleg påverknad av andre stoff enn alkohol.

Erfaringane ein har hausta etter at promillegrensa vart seinka frå 0,5 til 0,2 er positive. Lovendringa har medført at færre køyrer med lågpromille i området 0,5 til 0,2 promille – noko som sannsynlegvis har samanheng med at promillegrensa på 0,2 i praksis utelukkar at ein kan drikke sjølv små mengder alkohol og køyre etterpå. Ei slik markering av at alkohol og føring av motorvogn ikkje høyrer saman, var tilsikta frå lovgivar si side ved innføring av 0,2-grensa, jf. Ot.prp. nr. 26 (1999-2000).

Hovudføremålet med lovendringane i denne proposisjonen er å forbetre trafikktryggleiken.

Ved innføring av svært låge lovfaste grenser for når ein i alle tilfelle vert rekna som påverka av andre rusande eller døyvande middel enn alkohol, vert forbodet mot køyring under påverknad av andre rusmiddel etter vegtrafikklova innskjerpa. Dei låge lovfaste grensene vil vere baserte på eit utgangspunkt om nulltoleranse for føring av motorvogn under påverknad av andre rusgivande stoff enn alkohol. Lovendringa inneber at terskelen for kva som vert rekna som ulovleg påverknad etter vegtrafikklova vert monaleg seinka. Det vert foreslått at ein ved vurdering av om vedkomande er påverka, ikkje lenger skal ta høgde for eventuell utvikla påverknadstoleranse.

Innføringa av ei slik nulltoleransetilnærming vil vonleg styrke almennprevensjonen. Lovfaste grenser basert på eit nulltoleranseprinsipp vil innebere ei tydeleg markering av at bruk av rusmiddel og føring av motorvogn ikkje høyrer saman. Lovendringa har fylgjeleg også som siktemål å forhindre at det vert ført motorvogn med

låg grad av stoffpåverknad, til dømes som fylgje av at ein «spekulerer» i at eit lågt stoffinntak vil vere mogleg utan å verte ramma av vegtrafikklova. Ein vonar at innføring av låge legalgrenser baserte på ei nulltoleransetilnærming, vil skape ein signaleffekt som gir trafikktryggleiksgevinstar.

Fleire av formåla som ligg til grunn for lovforslaga i denne proposisjonen, låg også bak seinkinga av promillegrensa til 0,2, jf. Ot.prp. nr. 26 (1999-2000).

Lovendringa har også til formål å skape betre samsvar mellom vegtrafikklova sine reglar om alkoholpåverka køyring og lova si regulering av køyring under påverknad av andre stoff. Ein ynskjer å fjerne det mishøvet som i visse situasjonar har gjort seg gjeldande mellom terskelen for å bli straffa for promillekøyring (promillegrensa på 0,2) og terskelen for å bli straffa for køyring påverka av andre stoff. Innføring av faste grenser for når ein i alle tilfeller vert rekna som påverka av andre rusande eller døyvande middel i vegtrafikklova sin forstand, vil gi ei lovordning som på mange måtar vil ha mykje til felles med promillegrensa på 0,2.

Innføring av lovfaste grenser har også til formål å redusere prosesskostnadane knytt til etterforskning av og gjennomføring av straffesaker om køyring påverka av andre stoff enn alkohol. Mellom anna forventar ein at lovendringa vil medføre ein reduksjon i politiet sitt behov for å innhente sakkunnigfråsegner og at fleire sakstilhøve kan avgjerast som tilståingssaker for tingretten.

For betre å kunne avdekke køyring under påverknad av andre stoff enn alkohol vert det gjort framlegg om å endre vegtrafikklova § 22 a. for å gi politiet heimel til å kunne utføre spyttbasert hurtigtesting. Forslaget inneber mellom anna at ein andsynes førarar som vert stogga ved trafikkkontroll skal kunne gjennomføre slik hurtigtesting utan krav til mistanke mot vedkomande. Slik hurtigtesting vil forbetre politiet sine moglegheiter til å kunne avdekke køyring under påverknad av andre stoff enn alkohol, og med det auke risikoen for å bli oppdaga dersom ein fører motorvogn etter inntak av rusgivande stoff.

Skjerping av forbodet mot ruspåverka køyring gjennom innføring av lovfaste grenser, i kombinasjon med noko auka oppdagingsrisiko som fylgje av at politiet tek i bruk hurtigtesting, vil saman medverke til at trusselen om straff for ruspåverka køyring vert meir nærliggande for motorvognførarane. Det er grunn til å tru at ein meir nærliggande trussel om straff for ruspåverka køyring vil gi trafikktryggleiksgevinst.

Førarar under 25 år er overrepresenterte både i ulukkesstatistikken og i statistikken over dei som vert straffa for ruspåverka køyring. Ein finn difor grunn til å treffe særlege tiltak ovenfor yngre og nyare førarar. Det gjerast framlegg om å senke terskelen for tap av føreretten ved straff for ruspåverka køyring for personar med føreretten på prøve. Lovforslaget har til formål å redusere talet på unge førarar og passasjerar som er innblanda i rusrelaterte trafikkulukker og redusere talet på unge førarar som vert straffa for ruspåverka køyring.

Vegtrafikklovgivinga krev at den som skal ha førarkort ikkje skal misbruke alkohol, narkotika eller lækjarmiddel. Undersøkingar indikerer at forekomsten av rusproblem er høgare mellom dei som vert straffa for ruspåverka køyring enn mellom folk elles.

Etter vegtrafikklova har politiet heimel til å påleggje lækjarundersøking når det ligg føre skilleg grunn til å mistenke at førarkorthavaren ikkje fyller krava til helse. Det synest likevel å ha vore noko uklart for politiet om dei har rett til å påleggje lækjarundersøking ved mistanke om at førarkorthavaren misbrukar rusgivande stoff.

Gjennom lovendring vil ein difor presisere politiet sin heimel til å påleggje førarkorthavaren lækjarundersøking ved skilleg grunn til mistanke om misbruk av rus- eller lækjarmiddel. Ein klar tilgang for politiet til å undersøke nærare om sannsynlege rusmisbrukarar oppfyller vilkåra for å ha førerett, vil kunne medverke til forbetra trafiktryggleik ved at fleire potensielle rusa førarar vert tekne ut av trafikken. Denne endringa må sjåast i samanheng med at ein også tek sikte på å endre førarkortforskrifta, slik at framlegging av lækjarattest vert obligatorisk for alle som søkjer om å få føreretten attende, etter å ha mista den som fylgje av rusrelaterte tilhøve.

2.1.3 Arbeidsgruppe

Ved brev av 23. mai 2007 sette Samferdselsdepartementet, i samråd med Justis- og politidepartementet, ned ei arbeidsgruppe som skulle greie ut og vurdere moglege endringar i vegtrafikklova relatert til andre rusmiddel enn alkohol. Arbeidsgruppa var sett saman av representantar frå Samferdselsdepartementet (leiar og sekretær), Justis- og politidepartementet, Utrykkingspolitiet (representerte Politidirektoratet), Oslo politidistrikt (påtalemakta sin representant) og Nasjonalt folkehelseinstitutt. Arbeidsgruppa vart gitt fylgjande mandat:

«Arbeidsgruppen skal utrede følgende forslag til endringer i vegtrafikkloven:

- innføre nullgrense for illegal narkotika samt faste grenser for en del andre stoffer (narkotikaklassifiserte legemidler og ordinære legemidler),
- innføre hjemmel til kontroll av motorvognfører ved bruk av «narkometer» eller lignende uten krav til mistanke om påvirkning (jf. vegtrafikkloven § 22 a,
- innføre særlige straffebestemmelser knyttet til føring av motorvogn i strid med grenser som nevnt i første strekpunkt,
- utvide hjemmelen til å nedlegge bruksforbud (avskilte kjøretøyet) som følge av føring av motorvogn i strid med grenser som nevnt i første strekpunkt (jf. vegtrafikkloven § 36 nr. 2 c).
- se på konsekvensene for førerett og løyve knyttet til føring av motorvogn i strid med grenser som nevnt i første strekpunkt.

Arbeidsgruppen skal videre se på politiets bruk av vegtrafikkloven § 34 femte ledd - bruk av hjemmelen til å tilbakekalle føreretten på grunnlag av manglende edrueighet mv. Det vil si vurdere muligheten for en innskjerping av håndhevingen innenfor gjeldende regler».

Den 19. mars 2009 overleverte arbeidsgruppa rapporten «Kjøring under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol. Forslag til endringer i vegtrafikkloven» til Samferdselsdepartementet. Arbeidsgruppa sin rapport inneheldt fleire framlegg til endringar av vegtrafikklova sine reglar om ruspåverka køyring, mellom anna innføring av nulltoleranse for narkotikapåverka køyring og innføring av lovheimel for politiet til hurtigtesting ved trafikkontroll for å avdekke køyring under påverknad av andre rusmiddel enn alkohol.

2.1.4 Generelt om høyringa

Rapporten vart sendt på høyring 30. mars 2009, med høyringsfrist 30. juni 2009, til desse instansane:

Departementa

Høgsterett

Lagmannsrettane

Bergen tingrett

Oslo tingrett

Trondheim tingrett

Domstolsadministrasjonen

Bioteknologinemnda
 Datatilsynet
 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
 Forbrukerombudet
 Helsedirektoratet
 Nasjonalt Folkehelseinstitutt
 Oslo politidistrikt
 Politidirektoratet
 Riksadvokaten
 Sivilombudsmannen
 Statens havarikommisjon for transport
 Statens vegvesen, Vegdirektoratet
 Statistisk sentralbyrå
 Utrykningspolitiet

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
 Bilimportørenes Landsforening
 Den norske advokatforening
 Den norske dommerforening
 Forsvarergruppen av 1977
 Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
 Høgskolen i Nord-Trøndelag, avdeling for trafikk-
 lærerutdanning
 Kommunenes Sentralforbund
 Kongelig Norsk Automobilforbund
 Landsforeningen for trafikkskadde
 Landsorganisasjonen i Norge
 Motorførernes Avholdsforbund
 Norges Automobil-Forbund
 Norges Bilbransjeforbund
 Norges Forsikringsforbund
 Norges Handikapforbund
 Norges Juristforbund
 Norges Lastebileier Forbund
 Norges Lensmannslag
 Norges Taxiforbund
 Norges Turbileierforbund
 Norsk Bilsportforbund
 Norsk Motorcykkel Union
 Norsk Trafikkmedisinsk Forening
 Norsk Transportarbeiderforbund
 Næringslivets Hovedorganisasjon
 Opplysningsrådet for vegtrafikken
 Politiembetsmennesenes Landsforening
 Politiets Fellesforbund
 Statens institutt for rusmiddelforskning
 Statens legemiddelverk
 Transportbedriftenes Landsforening
 Transportøkonomisk institutt
 Trygg Trafikk
 Yrkestrafikkforbundet

Universiteta i Oslo, Bergen og Tromsø

Følgjande instansar har uttala at dei ikkje har
 realitetsmerknadar:

Høgsterett

Barne-, likestillings- og inkluderingsdepar-
 tementet
 Fornyings-, administrasjons- og kirke-
 departementet
 Kommunal- og regionaldepartementet
 Landbruks- og matdepartementet
 Miljøverndepartementet
 Nærings- og handelsdepartementet

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
 Statistisk sentralbyrå

Følgjande instansar har realitetsmerknadar:

Finansdepartementet
 Helse- og omsorgsdepartementet
 Justis- og politidepartementet

Borgarting lagmannsrett
 Aust-Agder tingrett
 Domstolsadministrasjonen

Datatilsynet
 Den Rettsmedisinske Kommissjon
 Helsedirektoratet
 Nasjonalt Folkehelseinstitutt
 Politidirektoratet
 Riksadvokaten
 Statens havarikommisjon for transport
 Statens vegvesen, Vegdirektoratet

NTNU

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
 Den norske advokatforening
 Motorførernes Avholdsforbund
 Norges Automobilforbund
 Norges Lastebileier-Forbund
 Norges Taxiforbund
 Norsk Motorcykkel Union
 Politiets Fellesforbund
 Statens legemiddelverk
 Transportbedriftenes Landsforening
 Trygg Trafikk

Høyringsinstansane som har uttala seg er i det alt
 overvegande positive til arbeidsgruppa sin rap-
 port og tilhøyrande endringsforslag. Dei fleste
 helsar forslaga velkomen, og vurderer endrings-
 forslaga som viktige tiltak for betre trafikktrygg-

leik og meir effektiv ressursbruk hjå politi, påtale-makt og domstolar.

Dei konkrete merknadane frå høyringsinstan-sane vil bli handsama i samband med proposisjo-nen si drøfting av kvart forslag til endringar i veg-trafikklova.

2.2 Historikk

2.2.1 Forbodet mot ruspåverka køyring

Promillekøyring vart kriminalisert i Noreg i 1912. Føraren vart straffa dersom han hadde vore rusa («drukken») under køyringa. Motorvognlova av 1926 senka terskelen for å straffe for promillekøy-ring, ved at «påverka av alkohol» vart innført som lova sitt kriterium. Dersom føraren var «drukken» gav det grunnlag for straffeskjerpning. Straffe-ramma etter 1926-lova var bøter eller fengsel i inn-til 3 månader.

Ved lovendring i 1936 vart ei promillegrense på 0,5 innført. Braut ein denne grensa vart ein i alle tilfelle rekna som påverka. På dåverande tids-punkt hadde ein ikkje eit fyllestgjerrande vitskap-leg grunnlag for å legge til grunn at førarar med promille på 0,5 var påverka i slik grad at det med-førte auka ulukkesrisiko.

Forbodet mot å føre motorvogn påverka av «annet berusende og bedøvende middel» enn alkohol vart innført ved endring av motorvogn-lova 19. juni 1959. Etter dette stod vegtrafikklov-givinga sitt forbod mot ruspåverka køyring i prak-sis uendra fram til innføringa av promillegrensa på 0,2 i 2001.

2.2.2 Tidlegare utgreiingar

I Ot.prp. nr. 26 (1999-2000) synte Samferdselsde-partementet til vurderinga gitt i St.prp. nr. 1 (1998-99), der departementet - mellom anna under tilvi-sing til at det i Noreg vart avdekt og straffa fleire tilfeller av køyring under påverknad av andre rus-middel enn alkohol enn i Sverige og Danmark - konkluderte med at eksisterande system fungerte tilfredsstillande. Samferdselsdepartementet varsla likevel at dei ville fylgje utviklinga nøye framover, mellom anna gjennom deltaking i og støtte til arbeid på europeisk plan.

I utgreiinga frå 2000, gjort på oppdrag frå Jus-tis- og politidepartementet, «Arbeidsgruppe I. Pro-sjekt hurtigere straffesaksbehandling», blir det på s. 109 flg. drøfta om det var mogleg og tenleg å innføre faste grenser for køyring under påverknad av andre stoff enn alkohol. I innstillinga frå denne arbeidsgruppa heiter det mellom anna at:

«[...] basert på opplysninger fra Statens rettskoki-kologiske institutt legger arbeidsgruppen til grunn at det i dag vanskelig kan konstateres på sikkert vitenskaplig grunnlag hvilke verdier som fører til påvirkning av de enkelte stoff. For en rekke av rusmidlene er kunnskapen for mangel-full til at det kan settes en faglig forsvarlig grense».

Arbeidsgruppa såg det som problematisk at ein med faste grenser ville sjå vekk frå toleranseutvik-ling og andre tilhøve relatert til stoffet sin verknad på den einskilde.

Det vart likevel lagt til grunn at faste påverk-nadsgrenser kunne gi prosessøkonomisk gevinst i form av mindre etterforskningsbehov og mindre behov for sakkunnigfråsegner, samt at fleire saker kunne avgjerast som tilståingssaker for domsto-lane.

Arbeidsgruppa konkluderte i utgreiinga med at dei såg innvendingane mot faste grenser som vesentleg større enn effektiviseringsgevinstane ein kunne oppnå. Utan eksplisitt å drøfte ei null-grense, vart det også uttalt at det «*ikke er noen god ordning å velge så lave grenseverdier at personer som ikke er påvirket, blir straffet*».

Mandatet til denne utgreiinga var å vurdere lovendringar som kunne medverke til meir effek-tiv straffesakshandsaming. Ovannemnde pro-blemstillingar vart difor ikkje primært drøfta i eit trafikktryggleiksperspektiv.

I St.prp. nr. 67 (2002-2003) vart det framlagt forslag frå Samferdselsdepartementet om ulike tiltak mot køyring under påverknad av annan rus enn alkohol. Spørsmålet om å innføre ei null-grense for andre stoff i vegtrafikklova blei også drøfta i proposisjonen, men det blei konkludert med at dette ikkje er eit føremålsteneleg verke-middel i dag. Stortinget gav ikkje uttrykk for noko anna vurdering av nullgrensespørsmålet, jf. Innst. S. nr. 272 (2002-2003), men ba Regjeringa leggje fram «*tiltak mot kjøring i narkorus*» som ei eiga sak.

I 2005 leverte ei arbeidsgruppe leia av Sam-ferdselsdepartementet ein rapport med framlegg til ei rekkje ulike tiltak mot køyring påverka av andre rusmiddel enn alkohol. Det vart mellom anna tilrådd betre og meir målretta informasjon, auka fokus på andre rusmiddel enn alkohol i førar-opplæringa, målretting av trafikkkontrollar til tids-punkt og stader der ruspåverka køyring ofte føre-kjem og satsing på forskning om ruspåverka køy-ring. Arbeidsgruppa av 2005 tilrådde også at det «*innføres legale påvirkningsgrenser for en del hyp-pig forekommende stoffer, og at grensene settes rela-tivt lavt*».

Som eit ledd i oppfylginga av rapporten frå arbeidsgruppa av 2005, jf. St.prp.nr. 1 (2006-2007) (SD) kap. 5.5, sette Samferdselsdepartementet i 2007 ned ei ny arbeidsgruppe som skulle gjere ei nærmare vurdering av moglege tiltak etter vegtrafikklova – eit arbeid som resulterte i rapporten «*Kjøring under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol. Forslag til endringer i vegtrafikkloven*», overlevert til Samferdselsdepartementet 19. mars 2009. Denne proposisjonen er ei oppfylging av tilrådingane gitt i rapporten.

2.2.3 Kontroll av ruspåverka køyring

Vegtrafikklova § 22 a vart føya til ved ei lovendring i 1981. Politiet vart då gitt høve til å ta førebels blåseprøve (alkotest) av motorvognførarar ved trafikkontroll, utan at det vart stilt krav om mistanke. Fram til 1988 var denne kontrollåtgangen avgrensa av at politimeisteren på førehand måtte avgjere at slik alkotesting kunne gjennomførast i samband med den konkrete trafikkontrollen. Ved lovendring av 1988 vart denne avgrensinga oppheva og det har etter dette vore høve til å ta førebels blåseprøve ved alle trafikkontrollar. Ein har ikkje hatt tilsvarende rettslege åtgang til å kontrollere køyring påverka av andre rusmiddel enn alkohol, noko som i hovudsak har hatt samanheng med at ein ikkje tidlegare har hatt testapparat som ein har rekna som tilstrekkeleg pålitelege og operasjonelt eigna.

2.2.4 Ruspåverka køyring og konsekvensar for føreretten

Allereie motorvognlova 1912 inneheldt reglar om inndraging av føreretten når førarkorthavaren vart straffa for brot på motorvognlovgivinga. Motorvognlova 1926 innskjerpa reglane, særleg for promillekøyning. Beslag vart obligatorisk ved mistanke om promillekøyning, og ved straff for promillekøyning skulle førarkortet inndragast for «alltid». Etter tre år kunne Justisdepartementet avgjere at førarkortet skulle leverast attende. I 1959 vart lova endra slik at straff for etterfylgjande alkoholnyting og nekting av blodprøve

eller lækjarundersøking vart gjort til grunnlag for tap av føreretten. Same år vart motorvognlova endra slik at også køyring under påverknad av andre stoff enn alkohol vart gjort straffbart, jf. omtale over. Straff for køyring påverka av andre stoff enn alkohol vart dermed også grunnlag for tap av føreretten.

Senkinga av promillegrensa frå 0,5 til 0,2 medførte berre ei mindre senking av terskelen for tap av føreretten. Før senking av promillegrensa skulle føreretten gå tapt i minst eitt år ved straff for ruspåverka køyring. Den tvingande regelen som stilte krav om inndraging i minst eitt år ved straff for ruspåverka køyring, vart ikkje vidareført for promillekøyning i området 0,2 til 0,5 promille. For desse tilfella skulle ein falle attende på regelen i det som no er vegtrafikklova § 33 nr. 1 fyrste ledd. I Ot.prp. nr. 26 (1999-2000) vart det likevel lagt til grunn at inndraging berre skal nyttast i dei grovare tilfella av lågpromillekøyning – «*anslagsvis fra 0,4 – 0,45 promille, med mindre det foreligger andre skjerpene omstendigheter*». Regelen i forskrift 19. desember 2003 nr. 1164 om tap av retten til å føre motorvogn mv. § 3-1 andre ledd, gir uttrykk for at dersom alkoholkonsentrasjonen under køyringa har vore frå 0,4 til og med 0,5 promille, «*bør*» tap av føreretten fastsetjast til minst 6 månader.

Motorvognlova 1926 gav uttrykk for at dersom førarkorthavaren sin manglande edruskap gjorde vedkomande mindre skikka til å vere sjåfør, var det grunnlag for tilbakekall. Førarbeida til vegtrafikklova 1965 opplyser at det, trass ordlydsendringar, ikkje var meininga å endre dette. Før lovendring i 2003 var regelen plassert i vegtrafikklova § 33 nr. 1 andre punktum.

Sjølv om gjeldande vegtrafikklov § 34 er meir spesifikk, har det heilt sidan motorvognlova 1926 vore høve for politiet til å påleggje førarkorthavar å underkaste seg lækjarundersøking ved skilleg grunn til å tru at vedkomande ikkje oppfyller vegtrafikklovgivinga sine helsekrav. Frå og med førarkortforskrifta av 1979 har fråver av misbruk av alkohol og andre rusmiddel uttrykkeleg vorte rekna som ein del av helsekrava. Dette kravet vart vidareført ved førarkortforskrifta av 2004.

3 Innføring av nulltoleranse for køyring påverka av andre stoff enn alkohol

3.1 Gjeldande rett

Vegtrafikklova §§ 22 fyrste ledd, jf. 31 fyrste ledd gjer det straffbart å «føre eller forsøke å føre motorvogn» når ein «er påvirket» av alkohol eller «annet berusende eller bedøvende middel». Både forsettlege og aktlause brot vert straffa, jf. vegtrafikklova § 31 fyrste ledd. Vegtrafikklova § 22 fyrste ledd har eit snevrare sakleg verkeområde enn vegtrafikklova § 21 fyrste ledd. Reglane i vegtrafikklova § 21 fyrste ledd rammar den som fører eller freistar å føre «kjøretøy», ikkje berre den som fører eller freistar å føre «motorvogn», jf. vegtrafikklova § 22 fyrste ledd. I tillegg rammar vegtrafikklova sin § 21 fyrste ledd alle tilfelle der ein førar er i ein slik tilstand at han ikkje kan reknast for å vere skikka til å køyre på ein trygg måte. Om tilstanden er forårsaka av alkohol, anna rusande eller bedøvande middel, sjukdom, trøyttleik eller andre omstende er ikkje avgjerande. Når lova sine vilkår er oppfylte, er det i praksis alltid vegtrafikklova § 22 som vert nytta andsynes føring av motorvogn.

Formuleringa «annet berusende eller bedøvende middel» enn alkohol er vidtfemnande og kan i prinsippet tenkjast å omfatte alle stoff med rusgivande eigenskapar som i prinsippet har tilsvarende verknadar som alkohol. Lækjarmiddel underlagt resepttvang er også omfatta, jf. Ot.prp. nr. 77 (1958) og Rt. 1963 s. 411. Sakstilhøve der inntak av stoff har gjort føraren trøytt og uopplagd og med det fått nedsett køyredugleik - og føraren sjølv merkar dette – kan likevel tenkast subsumert under vegtrafikklova § 21 fyrste ledd, jf. s. 294 i Engstrøm, B. (red.) (2004) *Vegtrafikkloven og trafikkreglene Kommentaarutgave*, 4. utg. Oslo, Universitetsforlaget.

For å verte rekna som påverka av andre stoff enn alkohol er det ikkje tilstrekkeleg at føraren har spor av aktuelle stoff i kroppen. Lova stiller krav om at føraren var «påvirket» når han førte eller forsøkte å føre køyretøyet. For andre stoff enn alkohol ligg det heller ikkje føre ei konkret lovfastsett grense for når ein i alle tilfelle vert rekna som

påverka i vegtrafikklova sin forstand, jf. promillegrensa på 0,2.

Ei alminneleg språkleg forståing av påverknadsomgrepet tilseier at inntaket av rusande eller bedøvande middel må ha forårsaka endringar hjå vedkomande, typisk i høve til evna til å oppfatte omgjevnadane, koordinasjons- og reaksjonsevna, samt reduksjon av den kritiske sansen.

Førearbeida til lovendringa av 1959, som innførte forbodet mot køyring påverka av andre stoff enn alkohol, gir ei viss rettleiing for tolkinga av påverknadsomgrepet, jf. Innstilling III frå Ædruelighetskomiteen av 1947. Under tilvising til nemnde førearbeid oppsummerte og utdjupa Høgsterett i Rt. 2001 s. 882 påverknadsomgrepet gjennom å vurdere lagmannsretten si lovforståing i aktuelle sak:

«Lagmannsretten viser i denne forbindelse til avgjørelsen i Rt-1996-763 og gjengir de elementer i helhetsvurderingen som her ble trukket frem: Foruten blodkonsentrasjonen må «kjøringen, klinisk undersøkelse, tilstand ved pågripelsen, forklaringer av pågrepne og vitner eller andre forhold [...] også peke i retning av påvirkning. Hvor meget som kreves i tillegg, vil avhenge av blodkonsentrasjonen av virkestoffet i det berusende eller bedøvende middel som påvises inntatt.» Lagmannsretten presiserer at det må foretas en individuell vurdering og at det ved denne vurderingen må has «for øyet at rusaktive stoffer virker ulikt med hensyn til påvirkning på forskjellige personer, og at enkelte kan ha opparbeidet toleranse mot påvirkning.» Lagmannsretten har her gitt uttrykk for en korrekt oppfatning av innholdet i veitrafikkloven § 22 første ledd. Jeg nevner at lovens vilkår «påvirket av ... annet berusende eller bedøvende middel» innebærer at inntaket av slike midler må ha ført til nedsettelse av kjøreferdigheten, slik det fremgår av forarbeidene til den tidligere regel i motorvognloven § 17, jf. Innstilling III fra Edruelighetskomiteen av 1947 side 23.»»

Frå dette kan ein slutte at det etter gjeldande rett vert stilt krav om at inntaket av andre rusmiddel

enn alkohol må ha medført nedsetjing av køy-redugleiken, og at ein gitt blodkonsentrasjon av eit aktuelt stoff ikkje i seg sjølv er tilstrekkeleg til å konstatere påverknad. Avhengig av nivået på konsentrasjonen av stoff i blodet må, med større eller mindre styrke, også andre faktorar peike i retning av at inntaket av rusmiddel har ført til nedsett køyredugleik.

I ovannemnde sak stadfestar Høgsterett at ein også må ta høgde for eventuell påverknadstoleranse vedkomande må ha opparbeida som fylgje av kontinuerleg bruk. For alkohol sin del har ein sidan innføring av promillegrensa på 0,5 i 1936 sett vekk i frå eventuell påverknadstoleranse føraren måtte ha utvikla for alkoholpåverknad.

Regelen etter vegtrafikklova § 22 fyrste ledd gjeld uavhengig av om føraren har innteke illegal narkotika eller om han har innteke lækjarmiddel i medhald av resept. Grunnlaget for og måten inntaket av stoff skjer på kan likevel sjølv sagt ha innverknad på vurderinga av den subjektive skuld, jf. vegtrafikklova § 31 fyrste ledd.

Etter gjeldande rett er det vedkomande sin tilstand under køyringa som er avgjerande. For andre stoff enn alkohol kjem ikkje vegtrafikklova § 22 fyrste ledd til bruk dersom påverknaden fyrst gjer seg gjeldande etter køyringa er over, jf. Rt. 1989 s. 963. Det er dermed ikkje tilstrekkeleg at føraren hadde ei stoffmengde i kroppen som kunne gjere han påverka, slik regelen er for alkoholtifella.

Tilfelle av køyring med illegal narkotika i kroppen som ikkje kan straffast etter vegtrafikklova, kan straffast etter legemiddelova (lov 4. desember 1992 nr. 132) sitt strafflagde forbod mot bruk av narkotika.

Legemiddelova sitt kapittel VIII om narkotika gir Kongen fullmakt til å avgjere kva for stoff som skal reknast som narkotika. I forskrifta, «narkotikalisten», vert alle stoff som vert rekna som narkotika lista opp.

Legemiddelova § 24 slår fast at utan særskilt løyve til det, er det forbode å bruke narkotika. Dette forbodet rammar alle inntak av narkotika, sjølv dei aller minste målbare førekomstar. Inntak av stoff som er oppførde på narkotikalista er berre lovleg når inntaket skjer i samsvar med gyldig resept. I slike tilfelle vil typisk eit verkestoff som er oppført på narkotikalista vere nytta i eit lækjarmiddel.

Ein må kunne gå ut i frå at det ikkje er rettslege hinder i vegen for at bruksforbodet etter legemiddelova og forbodet mot køyring påverka av andre stoff enn alkohol etter vegtrafikklova kan nyttast i konkurrans. For ei og same hendingsrek-

kje, typisk inntak av narkotika og påfylgjande føring av motorvogn, kan vedkomande straffast både for brot på legemiddelova sitt bruksforbod og forbodet mot køyring påverka av «*annet berusende eller bedøvende middel*» enn alkohol. Dei to straffeboda er sett til å verne noko ulike samfunnsinteresser. Den primære grunnvinga for forbodet mot ruspåverka køyring er trafikktryggleiksomsyn.

Ved ny straffelov vert vegtrafikklova § 22 endra slik at likestilling av forsøk med fullbyrda overtreding vert oppheva. Forsøk på ruspåverka køyring vil likevel bli ramma av vegtrafikklova § 22, men då slik at straffri tilbaketreden vil vere mogleg, jf. endring i vegtrafikklova § 31 fyrste ledd, tredje punktum.

Gjeldande vegtrafikklov § 22 andre ledd vert ved ny straffelov endra slik at det særlege skuldkravet «*må forstå at det kan bli politietterforskning*» vert erstatta med eit krav om grov aktløyse, jf. straffeloven 2005 § 23 andre ledd, ei endring som reelt sett er av meir redaksjonell karakter. Nemnde endringar i vegtrafikklova vil verte sett i kraft parallelt med ikraftsetjing av ny straffelova. For nærare omtale av endringane syner departementet til Ot.prp. nr. 22 (2008-2009).

3.2 Framand rett

3.2.1 Sverige

Den gjeldande svenske forbodsregelen mot køyring påverka av andre stoff enn alkohol vart sett i kraft 1. juli 1999, jf. trafikbrottslagen (1951:649) § 4. Ein kan verte straffa for ruspåverka køyring («*rattfylleri*») dersom ein køyrer motorvogn etter å ha innteke narkotika omfatta av «*narkotikastrafflagen*» i så stor mengde at det under eller etter køyringa finst narkotiske stoff i blodet. Det svenske forbodet vert ofte karakterisert som ei nullgrense, men vert likevel modifisert av låge, såkalla «*cut-off*»-grenser. «*Cut-off*»-grensene opnar for at ikkje einkvar konsentrasjon av narkotiske stoff i blodet vert ramma av trafikbrottslagen. «*Cut-off*»-grensene er likevel sette så lågt at narkotikainntaket skal skrive seg fleire dagar attende i tid før restkonsentrasjonen er så liten at den ikkje vert ramma av forbodet.

Svensk rett gjer unntak for dei som har brukt eit narkotikaklassifisert stoff i medhald av og i samsvar med resept (med korrekt dosering i samsvar med instruks frå lege eller annan med slik fullmakt).

Dersom brotet vert vurdert til å vere grovt, kan vedkomande straffast for «*grovt rattfylleri*»

etter trafikbrottslagen § 4 a. Etter denne regelen vert det gjort ei heilskapsvurdering av om brotet kan reknast som grovt – typisk ved å ta omsyn til om føraren var svært påverka, og om køyringa medførte stor fare for trafikktryggleiken. Sverige har ikkje grenseverdier til bruk ved vurderinga av om forholdet kan reknast som grovt. Det vert rekna som relativt sjeldan at førarar vert straffa for «*grovt rattfylleri*» på grunn av narkotikapåverka køyring.

3.2.2 Danmark

Ved endring av færdeselsloven vart det i 2007 innført «*nulgrænse*» for køyring med rusgivande stoff i blodet under eller etter køyringa. Aktuelle narkotiske stoff vert rekna opp i ei forskrift til færdselsloven. Denne forskrifta med stoff klassifisert som farlege for trafikktryggleiken, tek utgangspunkt i stoff som er tekne inn i den danske narkotikalista.

Det er i utgangspunktet tilstrekkeleg at det finst spor av eit aktuelt stoff i føraren sitt blod. Det vert ikkje stilt krav om påverknad. Forskrifta til færdselsloven som reknar opp aktuelle stoff inneheld likevel såkalla «*cut-off*»-verdier. Som i svensk rett, inneber desse «*bagatellgrænsene*» at «*ubetydelige restkonsentrasjoner*» av stoff, så små at dei ikkje kan influere på føraren si evne til å føre køyretyet, ikkje vert ramma av færdselsloven sitt forbod. Førarbeida til lovendringa gir uttrykk for at grensene bør fastsetjast slik at ein kan legge til grunn at aktuell stoffkonsentrasjon gir uttrykk for at føraren har hatt stoffet i blodet gjennom eit visst tidsrom. Etter dansk rett er det resultatet av blodprøveanalysen, med frådrag for eventuell feilmargin knytt til sjølve målinga og analysen av den, som vert vurdert i høve til «*bagatellgrænsen*».

Færdselsloven § 54 stk. 2 forbyr den som på grunn av påverknad av «oppstemmende eller bedøvende midler eller av lignende årsaker» er ute av stand til å føre køyretyet på ein «*fuldt betryggende måte*». Straff for brot på denne regelen gir grunnlag for strengare straff enn brot på ovannemnde «*nulgrænse*». Denne regelen har mykje til felles med forbodet etter gjeldande vegtrafikklov § 22 fyrste ledd.

3.2.3 Andre europeiske land

Mellom anna Finland, Tyskland, Belgia, Frankrike og Sveits har ulike former for nulltoleransetilnærming i si lovgiving. Tyskland, Belgia og Sveits

modifiserar ei absolutt nullgrense med ulike såkalla cut-off-verdier for ulike stoff.

Det ligg ikkje føre EU eller EØS-lovgiving som regulerer ruspåverka køyring. Gjennom handlingsplanar, målsetnadar for betra trafikktryggleik, samt støtte til forskning og utvikling skjer det likevel eit systematisk arbeid i EU for å redusere førekomen av ruspåverka køyring. Eit større forskingsprosjekt i EU-regi, DRUID-prosjektet, som Noreg støttar økonomisk og med fagkompetanse frå FHI og TØI, arbeider mellom anna med å dokumentere den negative effekten førarar påverka av rusande eller døyvande middel har for trafikktryggleiken.

3.3 Arbeidsgruppa sitt framlegg

I sin rapport gjer arbeidsgruppa framlegg om å innføre lovfaste grenser for når ein i alle tilfelle vert rekna for å vere påverka av narkotika. Arbeidsgruppa understrekar at dei faste grensene skal setjast lågt, og karakteriserar forslaget som «basert på et nulltoleranseprinsipp».

Konkret vart det gjort framlegg om å innføre eit nytt ledd i vegtrafikklova § 22 med fylgjande ordlyd:

«Har han større konsentrasjon av narkotika i blodet enn grenser fastsett i forskrift gitt med hjemmel i denne lov eller en slik mengde narkotika i kroppen som kan lede til en slik mengde narkotika i blodet, regnes han i alle tilfeller for påvirket av annet berusende eller bedøvende middel enn alkohol i forhold til bestemmelsene i denne lov. Dette gjelder likevel ikke dersom han har inntatt legemiddel i henhold til og i overensstemmelse med gyldig resept. Slik resept skal medbringes under kjøring. Som narkotika regnes de stoffer, droger og preparater som er ansett å være narkotika etter regler med hjemmel i lov.»

Lovendringsforslaget slår fast at den som overskrider grenser for konsentrasjonar av stoff fastsett i forskrift i alle tilfelle vil verte rekna som påverka i vegtrafikklova sin forstand. Lovteknisk inneber arbeidsgruppa sitt forslag at dei konkrete faste grensene for dei ulike stoffa vil gå fram av forskrift. Arbeidsgruppa foreslår at dei nulltoleransebaserte grensene skal fastsetjast ved forskrift basert på tilrådingar frå ei fagleg rådgivingsgruppe. Dette vil bli nærare omtalt under.

3.3.1 Det prinsipielle grunnlag for innføring av faste grenser basert på nulltoleranse

Om innføring av faste grenser uttalar arbeidsgruppa:

«Kjøring under påvirkning av andre stoff enn alkohol er et betydelig trafikkikkerhetsproblem. Innføring av legalgrenser vil medføre at det ikke lenger skal foretas en individuell vurdering av påvirkningsgrad (herunder eventuell toleranseutvikling). Innføring av et forbud basert på et nulltoleranseprinsipp [...] vil innebære en utvidelse av lovforbudets saklige virkeområde. Tilfeller som i dag ikke rammes av forbudet mot ruspåvirket kjøring vil da kunne rammes. En slik endring av rettstilstanden antas å gi en positiv effekt på trafikkikkerheten.»

Arbeidsgruppa sitt forslag inneber at ein ser vekk i frå eventuell individuelt utvikla toleranse for stoffpåverknad hjå føraren:

«I forhold til eventuell individuelt utviklet toleranse for narkotiske stoff, kan arbeidsgruppen i utgangspunktet ikke se at dette bør behandles prinsipielt annerledes enn alkohol. Snarere kan det hevdes at den eventuelt beskyttelsesverdige interessen hos de som har utviklet toleranse etter bruk av illegale rusmidler, er mindre enn hos personer med toleranseutvikling som følge av alkoholbruk.

Arbeidsgruppen mener at derfor at man kun skal ta hensyn til individuell toleranseutvikling når stoff er inntatt i medhold av gyldig resept. For alle andre tilfeller er det arbeidsgruppens syn at toleranseutvikling ikke skal vektlegges.»

Rapporten frå arbeidsgruppa syner også til at ein i alkoholsakene har sett bort i frå slik toleranseutvikling sidan promillegrensa på 0,5 vart innført i 1936.

At ein ikkje vil ta høgde for utvikla påverknadstoleranse opnar i seg sjølv for at ikkje alle som vert ramma at forbodsregelen faktisk har vore påverka i slik grad av køyredugleiken har vorte sett ned. Det same gjer forslaget om å setje dei faste grensene svært lågt, basert på eit nulltoleranseprinsipp. I arbeidsgruppa sin rapport vert denne problemstillinga mellom anna omtalt slik:

«Stoff på narkotikalistene har egenskaper som potensielt kan medføre påvirkning, nedsatt kjøreferdighet og økt ulykkesrisiko. Spørsmålet blir om dette i seg selv gir ein tilstrekkelig grunnleggelse for

å straffe kjøring etter inntak av slike stoff. Spørsmålet blir vidare om det er tilstrekkelig at det finnes et narkotisk stoff i blodet eller om det må kreves at den aktuelle konsentrasjonen av stoff i blodet i alminnelighet fører til nedsatt kjøreferdighet. [...]

Bruk av narkotika er straffbart etter legemiddelloven. Etter gjeldende rett har straff etter vegtrafikkloven for å kjøre med narkotika i blodet sin grunnleggelse i at påvirkning i vegtrafikklovens forstand medfører nedsatt kjøreferdighet og dermed økt ulykkesrisiko.

Innføring av et nulltoleranseprinsipp for narkotiske stoff vil innebære at vegtrafikkloven også vil kunne ramme førere som ikke nødvendigvis har vært påvirket slik at kjøreferdigheten var satt ned. En nulltoleranseregulering kan derfor ikke begrunnes i at overtredelsen i seg selv alltid medfører økt ulykkesrisiko. [...]

Tilsvarende problemstilling gjør seg gjeldende ved promillegrensen på 0,2. De færreste førere med en alkoholkonsentrasjon i blodet på 0,2 promille vil i særlig grad ha fått nedsatt kjøreferdighet. Ulykkesrisikoen anslås til å ha økt med 3 % ved 0,2 promille, mot 40 % ved 0,5 promille. Lovgiver gikk likevel inn for å senke promillegrensen fra 0,5 til 0,2. [...]

Etter arbeidsgruppens oppfatning vil mange av de samme hensyn som lå bak senkningen av promillegrensen også kunne gjøres gjeldende i forhold til et nulltoleranseprinsipp for annen ruspåvirket kjøring.»

I forlenginga av dette syner arbeidsgruppa til dei tilgrunnleggande omsyna bak senkinga av promillegrensa til 0,2, slik desse er omtala i Ot.prp. nr. 26 (1999-2000), jf. omtalen i kapittel 2.2 over.

For ytterlegare å underbygge ei lovordning basert på eit nulltoleranseprinsipp uttalar arbeidsgruppa:

«Etter arbeidsgruppens oppfatning vil en lovordning basert på et nulltoleranseprinsipp også i større grad sikre konsekvens og sammenheng mellom reglene for kjøring under påvirkning av alkohol og andre stoff. Det ville være prinsipielt betenkelig å videreføre en lovordning som godtar større grad av narkotikapåvirkning enn alkoholpåvirkning – noe som ville være tilfellet både ved videreføring av den individuelle påvirkningsregelen og ved innføring av en alminnelig påvirkningsregel svarende til 0,5 promille.»

Arbeidsgruppa gir tilkjenne at den også drøfta om det ville vere mogleg og tenleg og innføre ei legal-

grense som fullt ut korresponderer med promillegrensa på 0,2:

«En slik grense vil kunne sikre mest mulig sammenheng og konsekvens i lovgivningen, samt representere en «mellomløsning» mellom et nulltoleranseprinsipp og en legalgrense svarende til 0,5. Det vitenskaplige materialet som, for enkelte stoff, gjør det mulig å sette legalgrenser svarende til 0,5 promille, gir imidlertid ikke grunnlag for å sette legalgrenser svarende til 0,2 promille.»

Arbeidsgruppa meiner likevel at låge lovfaste grenser, basert på ei nulltoleransetilnærming, vil gi ei lovordning som «*vil ha mye til felles med*» og vere «*nært beslektet*» promillegrensa på 0,2:

«Med hensyn til inntatt mengde av det aktuelle rusmiddelet og påvirkningsgrad er det liten praktisk forskjell på en overtredelse av promillegrensen på 0,2 og overtredelse av et nulltoleranseprinsipp med minstegrenser. Det skal forholdsvis «*lite til*» før promillegrensen på 0,2 overskrides. Inntak av én alkoholenhet kan etter omstendighetene være tilstrekkelig. Også kjøring påfølgende dag kan medføre overskridelse av 0,2 grensen. Når det i tillegg sees hen til at inntak av narkotika er forbudt, samt de trafikksikkerhetshensyn en slik regel søker å ivareta, antar arbeidsgruppen at et nulltoleranseprinsipp vil være forenelig med folks rettsopfatning.»

3.3.2 Nærare om sjølve nivået på grensene og kva for stoff som vert omfatta av nulltoleransetilnærminga

Arbeidsgruppa foreslår at nulltoleransetilnærminga skal modifiserast ved såkalla «*minstegrenser*». Med «minstegrenser» siktar arbeidsgruppa til ulike grenser for ulike narkotiske stoff, som skal sikre at «*loven bare rammer førere med stoffkonsentrasjoner i blod, ved hvilke det kan foreligge mulighet for prestasjonsforringelse*». Arbeidsgruppa uttalar at slike minstegrenser også skal forhindre at visse minimumskonsentrasjonar av stoff i blodet, forårsaka av stoffinntak fleire dagar attende i tid vert ramma av vegtrafikklova.

Om kva for stoff som bør omfattast av nulltoleransetilnærminga heiter det:

«Narkotikaforskriften (narkotikalist) er basert på internasjonale konvensjoner om narkotika (konvensjon av 1961) og om psykotrope stoffer (konvensjon av 1971). Da disse konvensjonene ble vedtatt var innsikten i stoffenes virkning på hjer-

nen begrenset. Felles for stoffene på listen er at de kan lede til rus og at de kan skape avhengighet ved gjentatt bruk. At stoffene kan lede til rus, tilsier med betydelig sannsynlighet at de også vil kunne nedsette kjøreferdigheten.

Etter arbeidsgruppens oppfatning vil alle de stoff som står på listen per medio 2008, kunne redusere kjøreferdigheten og dermed medføre økt ulykkesrisiko ved inntak i rusgivende doser. En lovordning basert på et nulltoleranseprinsipp med minstegrenser vil dermed kunne ta utgangspunkt i narkotikalist, i forhold til hvilke stoff det kan settes aktuelle minstegrenser for. Etter arbeidsgruppens oppfatning vil det å ta utgangspunkt i narkotikalovgivning også ha pedagogiske fordeler.

Muligens bør vegtrafikklovens forbud mot ruspåvirket kjøring suppleres med noen flere stoff en de som fremkommer av narkotikalist. Eksempelvis står Fenazepam ikke på narkotikalist. Fenazepam er et benzodiazepin som blir benyttet terapeutisk i noen østeuropeiske land. Ytterligere to stoff, begge medikamenter, karisprodol (virkestoff i Somadril) og zopiklon (virkestoff i Imovane mfl.) står ikke på narkotikalist. Disse to stoffene gir rus, og det er relativt godt dokumentert at de er egnet til å nedsette kjøreferdigheten. Mye talar for å behandle disse stoffene på samme måte som en del andre medikamenter som står oppført på narkotikalist. Sannsynligvis vil også disse stoffene kunne regnes som narkotika i legemiddelovens forstand via legemiddelovens såkalte derivatregel, jf. narkotikalist § 2 annet ledd.[...]

Om kva for kriterier som bør leggest til grunn for fastsetjinga av dei konkrete grensene for kvart einskild stoff uttalar arbeidsgruppa:

«Slike målegrenser (LOD [=Limit of Detection] og LOQ [=Limit of Quantification]) vil være avhengig av måleutstyr og laboratoriets kontrollrutiner. Der som instrumenteringen forbedres, vil grensene i praksis bli lavere. Ulempen er vidare at man kan komme til å måle helt ned i de områdene hvor kroppens egne konsentrasjoner befinner seg (for de stoffene der det er aktuelt) og at «grensen» stadig vil kunne endre seg. En slik ulempe gjør seg først og fremst gjeldende ved en LOD-tilnærming. LOD vil alltid være lavere enn LOQ. Et nulltoleranseprinsipp basert på enten LOD eller LOQ kan karakteriseres som egentlige «per se-regler» i den forstand at det allerede ved den minste detekterbare eller målbare konsentrasjonen av et stoff vil være grunnlag for straff. [...]

Et nulltoleranseprinsipp med utgangspunkt i LOD anser arbeidsgruppen som lite heldig, fordi man ved denne målegrensen risikerer å kunne fange opp kroppens egne konsentrasjoner av et gitt stoff. Det knytter seg imidlertid også svakheter til en nulltoleranseregulering basert på minste målbare konsentrasjon (LOQ). [...]

I lys av det sentrale formål med vegtrafikkloven (trafikkikkerhet) mener arbeidsgruppen at straff forutsetter at føreren med stoffkonsentrasjoner i blod, ved hvilke det kan foreligge mulighet for prestasjonsforringelse. Ved å sette grensen lik LOQ vil man kunne fange opp lave og ubetydelige konsentrasjoner, typisk restkonsentrasjoner. Slike konsentrasjoner av narkotika i kroppen vil ikke påvirke kjøreferdigheten. Legemiddeloven gir grunnlag for straff for bruk av stoff som fører til konsentrasjoner helt ned til et stoffs minste detekterbare mengde. Det fremstår som uheldig og lite formålstjenelig å straffe slike forhold etter vegtrafikkloven.

For å sikre at et nulltoleranseprinsipp bare omfatter førere med stoffkonsentrasjoner i blod, ved hvilke det kan foreligge mulighet for prestasjonsforringelse, kan det settes minstegrenser for de enkelte stoff. Minstegrensene vil da for de fleste stoffer settes noe høyere enn LOQ. Slike minstegrenser vil også ha den fordel at grensen ikke endres ved at LOQ blir lavere på grunn av forbedret instrumentering. Minstegrenser til bruk i forbindelse med et nulltoleranseprinsipp vil ligge lavere enn alminnelige påvirkningsgrenser.

Et nulltoleranseprinsipp med minstegrenser vil på mange måter ligge nært opp i mot legalgrensen på 0,2 promille i alkoholsaker. Dette gjelder både i forhold til påvirkningsgrad og ved at begge lovordninger gir et signal til borgerne om at rusmidler og bilkjøring ikke hører sammen.

Et nulltoleranseprinsipp fastsatt ved minstegrenser, vil kreve regulering i både lov og forskrift. Nulltoleranseprinsippet og nødvendig hjemmelsgrunnlag for å gi forskrifter om minstegrenser for de enkelte narkotiske stoff bør fremgå av loven. Minstegrensene for de enkelte stoff bør reguleres i forskrift fastsatt av Samferdselsdepartementet på grunnlag av medisinskfaglige tilrådninger. [...]

De aktuelle minstegrenser bør vurderes fortløpende på bakgrunn av den vitenskapelige utviklingen på området. Sverige, Danmark og Tyskland har innført ulike former for nulltoleranseprinsipp i sin lovgivning. Alle disse landene anvender minstegrenser for når nulltoleranseline anses overtrådt, jf. eksempelvis det danske justisministeriets «*Betænkning om alkohol i utåndingsluft og en*

nulgrænse for euforiserende stoffer m.v.» nr. 1486 av 2007, kapittel 6.4.3 flg.

Etter dette finner arbeidsgruppen å anbefale at en eventuell regel basert på et nulltoleranseprinsipp først anses overtrådt ved overtredelse av minstegrenser satt i forskrift. Fysiske særegenheter ved den enkelte person, kroppens egen konsentrasjon av et gitt stoff og eventuelle andre forhold som kan tenkes å gi individuelle variasjoner (særlig mht eliminasjonshastigheter for fremmedstoffer), tas det høyde for ved fastsettelsen av minstegrenser for det enkelte stoff.

Sikkerhetsfradrag fra målte konsentrasjoner knyttet til analyseusikkerhet, beregnes av Folkehelseinstituttet som analyserer prøven. Dette er også praksis ved analyse av blodprøver som analyseres i forhold til mistanke om promillekjøring. Ved svar til politiet presiseres det at man i analyseresultatet har tatt høyde for (gjort fratrukk for) analyseusikkerhet.

Til sammen vil ovennevnte forhold gi betryggende sikkerhetsmargin i hver enkelt sak. I forhold til enkelte stoff på narkotikalistene er det likevel slik at det per i dag ikke finnes tilstrekkelig vitenskapelig grunnlag for å sette minstegrenser. Dette gjelder for sjeldne stoff med liten analytisk oppfølging. For disse stoff vet man for lite om hvilke blodstoffkonsentrasjoner som oppnås etter et gitt inntak. For enkelte svært sjeldne stoff (som i praksis knapt forekommer i vegtrafikkaker) foreligger det per i dag ikke egnede analysemetoder. Dersom et stoff blir mer vanlig i bruk vil dette ofte medføre at det utvikles analysemetoder. For disse stoffene vil man mest hensiktsmessig måtte falle tilbake på en individuell påvirkningsregel.»

3.3.3 Etablering av fagleg rådgivningsgruppe

Som nemnt over gjer arbeidsgruppa framlegg om at dei nulltoleransebaserte faste grensene bør fastsetjast på bakgrunn av tilrådingar frå ei fagleg rådgivningsgruppe:

«En slik rådgivningsgruppe vil typisk kunne uttale seg om legalgrenser de anser treffende for de ulike stoff, det være seg i forhold til en lovordning basert på et nulltoleranseprinsipp med minstegrenser eller en lovordning basert på alminnelige påvirkningsgrenser.

Ved et nulltoleranseprinsipp med minstegrenser bør rådgivningsgruppen også uttale seg om hvilke narkotiske stoff det kan settes minstegrenser for, samt om stoff som ikke står oppført på narkotikalistene har en slik ruseffekt at inntak kan lede til nedsettelse av kjøreferdigheten. Rådgivnings-

gruppen bør også gi råd i forhold til legalgrenser knyttet til straffutmålingsregler. Den nærmere fastsettingen av legalgrenser for de enkelte stoff vil mest hensiktsmessig skje ved forskrift. På grunnlag av anbefalinger fra denne rådgivningsgruppen vil Samferdselsdepartementet kunne fastsette og gjøre endringer i slike forskrifter.

Representert i en slik referansegruppe vil typisk kunne være Lægeforeningen, Folkehelseinstituttet, Statens legemiddelverk, Helsedirektoratet, og klinisk farmakologiske miljøer ved universitetssykehusene. Referansegruppen vil kunne gi fortløpende tilrådninger til Samferdselsdepartementet. Tilrådingene bør være basert på tilgjengelig vitenskapelig dokumentasjon.»

3.3.4 Unntak frå nulltoleranseregelen for stoff inntake i medhald av resept

Vidare inneber forslaget frå arbeidsgruppa etablering av eit skilje mellom påverknad forårsaka av legemiddel tekne i samsvar med resept, og påverknad etter inntak av illegal narkotika. Arbeidsgruppa foreslår at dei låge lovfaste grensene («nulltoleransesprinsippet») ikkje skal gjelde for dei som har inntake medikament i samsvar med resept. For desse førarane foreslår arbeidsgruppa at ein vidarefører gjeldande rettstilstand, noko som inneber at desse berre vert straffa dersom inntaket av legemiddel har leia til ein grad av påverknad som har ført til nedsett køyredugleik:

«Per i dag kan man legge til grunn at alle legemidler med ruspotensial er reseptbelagte. Inntak av reseptbelagte legemidler forutsettes å finne sted på bakgrunn av et reelt medisinsk behov. Gyldig resept gjør det lovlig å oppbevare og bruke stoff som står oppført på narkotikalistene, (og som finnes i legemidler). Regler basert på et nulltoleransesprinsipp anvendt på slike tilfeller vil i de fleste tilfeller fremstå som urimelig. I forhold til legemidler inntatt i samsvar med resept, synes det riktig å legge vekt på eventuell individuell toleranseutvikling. For eksempel vil pasienter som får utskrevet morfin mot sterke smerter utvikle en viss toleranse i forhold til stoffets rusgivende egenskaper. Det fremstår som rimelig at bare de tilfeller hvor det etter en individuell vurdering kan legges til grunn at vedkommende sjåfør var påvirket i slik grad at kjøreferdigheten var satt vesentlig ned rammes av loven, jf. gjeldende bestemmelse i vegtrafikkloven § 22 første ledd. Medikamenter med ruspotensial vil oftest være merket med rød varsel-

trekant. Det innebærer imidlertid ikke et absolutt forbud mot føring av motorvogn.»

Arbeidsgruppa forslår vidare at aktuell resept skal bringast med under køyring.

Elles foreslår arbeidsgruppa nokre redaksjonelle endringer i vegtrafikklova § 22. Det som i dag er fyrste ledd, pluss den nye regelen om nulltoleranse for køyring under narkotikapåverknad, vert foreslått delt opp i fire mindre ledd. Endringane har til formål å gjere meiningsinnhaldet meir tilgjengeleg.

3.3.5 Alternativ tilnærming

Arbeidsgruppa vurderte om ein alternativt skulle gå inn for å fastsette grenser som tilsvarer 0,5 promille. Det vert i den samanhengen framheva at ein berre vil kunne setje grenser svarande til 0,5 promille for eit fåtal stoff. For stoff som ein per i dag, på grunn av manglande vitenskapleg grunnlag, ikkje kan setje grenser svarande til 0,5 promille, ville ein måtte innhente sakkunnigfråsegn - og på den bakgrunn vurdere om påverknaden svara til over 0,5 promille. Lovfaste grensar svarande til 0,5 promille karakteriserar arbeidsgruppa som ein «påverknadsregel». Om det vitenskaplege grunnlaget for å setje påverknadsgrenser svarande til 0,5 promille heiter det i arbeidsgruppa sin rapport:

«Per i dag foreligger det en god del dokumentasjon for at det kan innføres alminnelige påvirkningsgrenser som angir hvilke konsentrasjoner i blodet som i alminnelighet vil lede til påvirkning egnet til å sette kjøreferdigheten vesentlig ned (og dermed medføre økt ulykkesrisiko). Dette gjelder for stoffene tetrahydrocannabinol (THC), benzodiazepiner (herunder flunitrazepam), zopiklon og kanskje også for amfetaminer.

For THC og benzodiazepiner foreligger relativt omfattende dokumentasjon som viser en prinsipiell likhet med alkohol. Tilgjengelig grunnlagsmateriale for å sette alminnelige påvirkningsgrenser for zopiklon og amfetaminer er mindre, men det finnes likevel et ikke ubetydelig grunnlag. For THC og benzodiazepiner er det gjort flere epidemiologiske og eksperimentelle studier som belyser disse stoffgruppens risikopotensiale i trafikken[...].

Det vil alltid kunne reises spørsmål om det foreligger tilstrekkelig dokumentasjon for å kunne sette alminnelige påvirkningsgrenser. Norge innførte, som første land i verden, en promillegrense på 0,5 i 1936. På det tidspunkt var dokumentasjo-

nen for alkoholens potensielt trafikkarfarlige virkningar etter alt å dømmе dårligere enn den i dag er for visse rusmidler og medikamenter. Det foregår i dag studier i ulike land som kontinuerlig bidrar til ny viten på området. Disse vil styrke dokumentasjonen for stoffer som allerede i dag antas trafikkarfarlige og mest sannsynlig også tilføre ytterlige stoffgrupper til listen over trafikkarfarlige stoffer.»

Ved stoffkonsentrasjonar i blodet som medfører ein påverknad svarande til 0,5 promille vil dei fleste personar, med mindre dei har utvikla påverknadstoleranse for stoffet, som regel vere påverka i slik grad at køyredugleiken er sett ned. Ved dei «nulltoleranseprinsipp baserte» lovfaste grensene som arbeidsgruppa har foreslått, vil ein også ramme førarar som ikkje nødvendigvis har vore påverka i slik grad at køyredugleiken var sett ned, jf. omtale over.

Arbeidsgruppa valde likevel å gå inn for lovfaste grenser basert på eit nulltoleranseprinsipp. Gruppa la vekt på at ei nulltoleransetilnærming, etter deira vurdering, vil ha større effekt for ålmennprevensjonen enn ein påverknadsregel med faste grenser svarande til 0,5 promille, jf. at forbodsregelen får større sakleg verkeområde og med det kan seiast å bli innskjerpa. Arbeidsgruppa meiner ei nulltoleransetilnærming verkar meir tilgjengleg. Det vert framheva at ein nulltoleranseregulering tydeleg vil markere at narkotika og føring av motorvogn ikkje høyrer saman, samt forhindre køyring med låg grad av påverknad – gjerne som fylgja av at det vert «spekulert» i at eit lågt stoffinntak vil vere mogleg utan å gå utover grensa.

Det vert også lagt vekt på at dei låge nulltoleransebaserte grensene vil samsvare mest med promillegrensa på 0,2. Arbeidsgruppa karakteriserar det som «prinsipielt betenkelig» dersom ein skulle halde fram med å vidareføre ei lovordning som godtek større grad av narkotikapåverknad hjå sjåførar enn alkoholpåverknad. Gruppa gir også uttrykk for å ha lagt noko vekt på at ein i Sverige, Danmark og Finland allereie har innført regelverk som kan seiast å vere basert på ein nulltoleransetilnærming.

3.4 Høyringsinstansane sitt syn og departementet sine generelle vurderingar

3.4.1 Generelt

Ingen av høyringsinstansane sette fram innvendingar til arbeidsgruppa sitt framlegg om å innfø-

re lovfaste grenser for når ein i alle tilfelle vert rekna for å køyre under påverknad av alkohol. Alle høyringsinstansane som uttalte seg om spørsmålet støtta arbeidsgruppa sitt forslag om innføring av lovfaste grenser. Dei aller fleste støtta også forslaget om å setje desse grensene lågt, basert på eit nulltoleranseprinsipp, jf. omtalen over.

Eit fåtal høyringsinstansar hadde likevel merknader til kva nivå desse grensene bør setjast på. Nokre få høyringsinstansar hadde også kritiske synspunkt på arbeidsgruppa sine forslag om å skilje mellom illegal narkotika og reseptfreskrivne medikamenter, og forslaget om å krevje at førarane i sist nemde gruppe skal ha med seg resept under køyring.

S a m f e r d s e l s d e p a r t e m e n t e t vil i all hovudsak fylgje opp arbeidsgruppa sitt forslag. Ulike sider av endringsforslaget vil verte handsama i det følgjande.

Før den vidare handsaminga av forslaget finndepartementet grunn til å setje fram nokre generelle merknader relatert til kombinasjonsrus. Ulike tilfeller av kombinasjonsrus utgjer ein monaleg del av saksmengda – det vere seg alkohol i kombinasjon med eitt eller fleire andre stoff, eller kombinasjonar av andre stoff enn alkohol. Dersom ein mest mogleg nøyaktig skal fastslå graden av påverknad ved eit kombinasjonsrustilfelle, må ein innhente fråsegn frå sakkunnige. Sakkunnige vil i slike tilfelle gjere ei vurdering av den samla påverknaden. Innføringa av lovfaste grenser for narkotiske stoff vil likevel i dei aller fleste saker innebære at blodprøveanalyseresultatet vil gi tilstrekkeleg bevismessig grunnlag for straffereaksjon. Dersom eitt av stoffa i kombinasjonsrustilfellet overstig den føreslegne nulltoleransebaserte legalgrensa for narkotiske stoff og/eller promillegrensa, vil tilhøvet bli ramma av lova og vere grunnlag for straffereaksjon. Det vil i kvart einskild tilfelle måtte vere opp til påtalemakta å vurdere - på bakgrunn av analyseresultatet og andre omstende i saka - om tilhøvet er av ein slik karakter at sakkunnigerklæring bør innhentast. Ved tilfeller av kombinasjonsrus som involverer alkoholpåverknad, må påtalemakta i dag gjere tilsvarende vurdering av om sakkunnigerklæring skal innhentast eller om saka skal avgjerast på grunnlag av alkoholkonsentrasjonen. D e p a r t e m e n t e t poengterer at prinsipielt bør alle tilfelle av ruspåverka køyring få ei passende straff som står i høve til graden av ruspåverknad, kva fare køyringa har medført og andre relevante omstende i saka.

Arbeidsgruppa gav uttrykk for at ordninga med nulltoleransebaserte faste grenser for når ein i alle tilfelle vert rekna som påverka, også bør kunne ramme stoffa fenazepam, zopiklon og karisoprodol – trass i at desse stoffa ikkje står på narkotikalista. Frå arbeidsgruppa si side vart det peikt på at desse stoffa gir rus og at det er relativt godt dokumentert at inntak av desse stoffa kan medføre nedsett køyredugleik. Arbeidsgruppa har gitt uttrykk for at dei finn det sannsynleg at desse stoffa kan reknast som narkotika via den såkalla derivatregelen gitt i narkotikalista § 2 andre ledd. D e p a r t e m e n t e t finn det ikkje naudsynt å ta stilling til om desse stoffa kan reknast som derivat, jf. narkotikalista § 2 andre ledd. Sjølv om avgjersla frå nokre hald haustar kritikk, illustrerer Høgsterett si handsaming og tolking av derivatongrepet i Rt. 2009 s. 780, at derivatongrepet kan gi utfordringar.

Gjeldande vegtrafikklov § 22 rammar påverknad forårsaka av rusgivande og døyvande stoff som ikkje kan reknast som narkotika i medhald av narkotikalista, jf. bruken av formuleringa «*berusende eller bedøvende middel*». Det kan i den samanhengen synast til Engstrøm s. 293-294 med tilvisingar til rettspraksis. Til dømes vil ein etter gjeldande rett kunne verte straffa etter vegtrafikklova § 22 fyrste ledd dersom ein er påverka av ovannemnde stoff, fenazepam, zopiklon og karisoprodol.

Etter d e p a r t e m e n t e t sitt syn bør difor lova opne for at ein set nulltoleransebaserte faste grenser for alle «*berusande eller bedøvende middel*». Om stoffet kan reknast som narkotika i medhald av legemiddellova § 22 eller ikkje, bør ikkje i seg sjølv vere avgjerande. Ein bør søke å setje nulltoleransebaserte faste grenser for alle stoff med ruspotensiale som ein med fagleg forankring kan legge til grunn har potensiale til å medføre nedsett køyredugleik. Ved den nærare vurderinga av kva for stoff ein ved forskrift kan setje slike nulltoleransebaserte faste grenser for, vil det likevel vere naturleg å ta utgangspunkt i stoff som vert rekna som narkotika i medhald av legemiddellova. Ein bør søke å setje faste nulltoleransebaserte grenser for alle rusande/døyvande middel som førekjem mellom motorvognførarar i vegtrafikken. Særleg bør det prioriterast å etablere faste grenser for dei stoffa som førekjem mest hyppig mellom førarar i vegtrafikken.

3.4.2 Nivået på dei lovfaste grensene

Advokatforeningen støttar forslaget om å innføre lovfaste grenser, men uttalar at «*hensynet til*

påvirkningstoleranse må ivaretas ved at man ikke setter legalgrensene for lave». Vidare gir Advokatforeningen uttrykk for at lova berre bør ramme førarar med slike stoffkonsentrasjonar i blodet at det «*ut fra sikre vitenskaplige konklusjoner foreligger mulighet for prestasjonsforringelser og nedsatt kjøreferdighet*». Advokatforeningen meiner at ein også utanfor «*resepttilfella*» bør legge vekt på eventuell individuell toleranseutvikling som fylgje av stofftilvenning, og ynskjer ei lovfesting av dette.

Advokatforeningen har «*vanskelig for å se [...] at man kun skal foreta en sakkyndig vurdering for å avdekke eventuell påvirkningstoleranse dersom det aktuelle stoffet er foreskrevet ved resept, men man skal se bort fra slik toleranse, og således ikke foreta noen sakkyndigutredning, dersom stoffet er skaffet til veie på annen måte. Det er aktuell påvirkning og nedsettelse av kjøreferdigheten som man ønsker å ramme, ikke måten stoffet er skaffet til veie på. Ulovlig erverv rammes av andre regler*».

S a m f e r d s e l s d e p a r t e m e n t e t sluttar seg til arbeidsgruppa si vurdering av kva føresetnadar som bør ligge til grunn for den nærare fastsetjinga av dei lovfaste grensene for når ein i alle tilfelle vert rekna som påverka av andre stoff enn alkohol etter vegtrafikklova § 22. D e p a r t e m e n t e t er klare på at ein utanfor tilfella der eit stoff er innteke i medhald av og i høve til resept, innrettar lova slik at ein ser vekk i frå eventuell individuelt utvikla påverknadstoleranse. Det er ikkje forbode å nyte alkohol, likevel har lova sidan 1936, då ein innførde promillegrensa på 0,5, sett vekk i frå eventuell utvikla påverknadstoleranse ved vurderinga av om føraren er påverka i vegtrafikklova sin forstand. Det same er tilfelle med dagens promillegrense på 0,2. Den som overskridd promillegrensa på 0,2 vert straffa etter vegtrafikklova uavhengig av om vedkomande, som fylgje av alkoholbruk, har utvikla slik påverknadstoleranse at vedkomande, med den aktuelle alkoholkonsentrasjonen i blodet, ikkje hadde fått redusert si evne til å føre køyretyget. Dersom ein etter lova skulle halde fram med å ta høgde for eventuell påverknadstoleranse i tilfelle der føraren har ført motorvogn etter ulovleg bruk av narkotika - medan ein ser vekk i frå påverknadstoleranse i saker der føraren har nytta det lovlege rusmiddelet alkohol - ville det kunne hevdast å vere eit paradoksalt mishøve i lovgivinga. Når eit stoff med ruspotensiale er innteke i medhald av og i samsvar med resept, og difor med bakgrunn i eit medisinsk behov, stiller dette seg annleis, jf. omtale i kapittel 4.4.2 under.

Motorførernes Avholdsforbund (MA) tek til orde for ei absolutt nullgrense. I høyringsinnsp-

let frå MA vert det uttalt at sjølv om dei i store trekk støttar forslaga i rapporten frå arbeidsgruppa, vil dei gå «noe lenger i krav til nulltoleranse [...] enn det rapporten legger opp til». MA argumenterer med at «Narkotika er et ulovlig rusmiddel som er forbudt å oppbevare og bruke. Å innføre en annen legalgrense enn 0 for disse rusmidlene i trafikken, vil derfor innebære at man aksepterer en viss bruk av et ulovlig stoff i trafikken, hvilket ville innebære en logisk brist. Legemiddeloven angir [...] at det er nok å påvise at vedkommende har brukt slike stoffer. Disse kriteriene bør legges til grunn for vegtrafikklovens definisjon av påvirkning, uansett stoff eller medikament. O-grensen for narkotiske stoffer fastsettes gjennom lov, ikke gjennom forskrift.»

Riksadvokaten har «merket seg at forslaget som har utgangspunkt om «nulltoleranse», modifiseres ved at det fastsettes minstegrenser med det formål å sikre at loven bare rammer førere med stoffkonsentrasjoner i blodet i slik mengde at det kan foreligge mulighet for prestasjonsforringelse.»

Som synt til over sluttar de p a r t e m e n t e t seg til arbeidsgruppa si vurdering av kva føresetnader som bør ligge til grunn for den nærare fastsetjinga av dei nulltoleransebaserte faste grensene. Bruk av narkotika er forbode etter legemiddelova. Personar som køyrer under påverknad av narkotika vil kunne straffast både etter legemiddelova (for bruk) og etter vegtrafikklova (for køyring i påverka tilstand). Føreliggande lovforslag skjerpar forbodet mot narkotikapåverka køyring ved at verkeområdet for vegtrafikklova § 22 vert utvida. Mange tilfelle av køyring med narkotika i kroppen som det tidlegare ikkje har vore bevismessig grunnlag for å straffe etter vegtrafikklova vil no kunne straffast også etter denne, og ikkje berre etter legemiddelova for bruk av narkotika.

Lovforslaget inneber ei innsnevring av det påverknadsjiktet der ein ikkje har bevismessig grunnlag for å straffe etter vegtrafikklova, men har måtte avgjere saka etter legemiddelova. Låge lovfaste grenser som foreslått i denne proposisjonen, inneber nulltoleranse i vegtrafikken for ruspåverknad forårsaka av andre stoff enn alkohol. I praksis vil det ikkje vere mogleg å nytte narkotika i tida før køyringa utan å kome i straffeansvar etter vegtrafikklova. Dermed kan ein seie at lovforslaget, ovenfor alle tilhøve med innverknad på trafikktryggleiken, kan karakteriserast som ei nullgrense. I tråd med arbeidsgruppa sitt framlegg finn likevel de p a r t e m e n t e t det tenleg at tilfelle der føraren under og/eller etter køyringa berre har hatt minimale restkonsentrasjonar, forårsaka av stoffinntak kanskje fleire

dagar attende i tid, ikkje vert ramma av vegtrafikklova sitt forbod. De p a r t e m e n t e t legg til grunn at lovfaste grenser basert på eit nulltoleranseprinsipp, berre vil ramme personar med stoffkonsentrasjonar i blod, «ved hvilke det kan foreligge mulighet for prestasjonsforringelse».

Gjennom fylgjande vurdering syner Statens legemiddelverk å støtte framlegget frå arbeidsgruppa:

«Innføring av grenseverdier for å bedømme om en person er påvirket av narkotiske stoffer er hensiktsmessig. Forslaget som er basert på å innføre «nulltoleranseprinsipp med minstegrenser» kan virke som en god løsning av flere grunner. Regelen har en allmennpreventiv effekt, saksbehandlingstid kan kortes ned og praksis basert på alkoholpåvirkning. Ved å fastsette minstegrenser for hvert enkelt stoff, er arbeidsgruppens intensjon at det skal ramme personer med stoffkonsentrasjoner som kan gi nedsatt evne til å føre motorkjøretøy. Vi stiller oss positivt til en lovordning basert på et nulltoleranseprinsipp med minstegrenser med utgangspunkt i narkotikalovgivning.»

Legemiddelverket stiller seg likevel noko kritiske til føresetnadane som ligg til grunn for arbeidsgruppa sin intensjon om at dei lovfaste grensene skal setjast slik at ein forhindrar at svært små konsentrasjonar av stoff i blodet, typisk forårsaka av stoffinntak for fleire dagar sidan, utløyser straffeansvar etter vegtrafikklova:

«Legemiddelverket mener det er utopisk ut fra dagens tilgjengelige data å tilstrebe og ha nulltoleranse med minstegrenser på nivå med 0,2 promille etanol for alle de ulike narkotiske stoffene, samtidig som det skal utelukke stoffinntak flere dager tilbake før den aktuelle kjøringen. Nulltoleranse med minste grense for etanol på 0,2 promille kan ikke sammenlignes med andre stoffer. Etanol har til dels helt forskjellige kinetikk fra disse stoffene, samt at brukerne og bruksmønstre også er vesentlig forskjellige.»

Etter *Legemiddelverket* si oppfatting må ein difor - for å unngå at restkonsentrasjonar frå fleire dagar attende i tid skal medføre straffeansvar etter vegtrafikklova - setje dei faste grensene høgare enn det dei oppfatar at arbeidsgruppa gir uttrykk for. *Legemiddelverket* ser det difor som vanskeleg å setje slike minstegrenser i praksis.

De p a r t e m e n t e t vil understreke at arbeidsgruppa ikkje gir uttrykk for at dei låge nulltoleransebaserte grensene skal setjast sva-

rande til 0,2 promille. Arbeidsgruppa peiker berre på det prinsipielle og pedagogiske poenget, nemleg at slike låge nulltoleransebaserte grenser i praksis vil innebere ei lovordning som har «*mye til felles med*» promillegrensa på 0,2 promille. Til dømes vil verken promillegrensa på 0,2 eller låge nulltoleransebaserte grenser for andre stoff gi rom for at ein tek rusmiddel før køyring utan å verte ramma av dei lovfaste grensene. Mellom anna vil begge lovreglane ha til formål å medverke til at ingen spekulerar i mindre stoff- eller alkoholinntak i forkant av køyringa. *Legemiddelverket* sine merknadar er difor ikkje heilt treffande. *Departementet* syner vidare til at arbeidsgruppa presiserte at tilgjengeleg vitskapleg materiale per i dag ikkje gjer det mogleg å setje legalgrenser svarande til 0,2 promille, jf. omtale på s. 45 i arbeidsgruppa sin rapport. Det er difor grunn til å understreke at dei nulltoleransebaserte låge lovfaste grensene ikkje skal fastsetjast svarande til 0,2 promille, men fastsetjast basert på føringane gitt over.

3.4.3 Fagleg rådgivingsgruppe

Som nemnt over gjer arbeidsgruppa framlegg om at dei konkrete grenseverdiane for når ein i alle tilfelle vert rekna som påverka av andre rusande og døyvande stoff bør fastsetjast i forskrift – og at det faglege grunnlaget for ei slik forskrift skal kome frå ei permanent fagleg rådgivingsgruppe sett saman av personar med framtrede medisinsk og rettstoksikologisk fagkompetanse. *Departementet* sluttar seg til forslaget frå arbeidsgruppa. Det skal presiserast at det ved ein slik konstruksjon vil vere Samferdselsdepartementet som skal fastsetje ei slik forskrift, den faglege rådgivingsgruppa skal berre førestå det faglege grunnlaget.

Departementet ser det som ynskjeleg at ei lovordning med faste grenser for når ein i alle tilfelle vert rekna som påverka av andre stoff enn alkohol, kan setjast i kraft så snart som mogleg etter at lovendinga eventuelt er vedteke.

Med atterhald om at Regjeringa og Stortinget skal handsame lovforslaget, har difor *departementet* sett ned ei slik fagleg rådgivingsgruppe.

Den faglege rådgivingsgruppa er mellom anna gitt mandat til å vurdere kva for stoff som bør omfattast av ei lovordning med faste grenser, og for kvart av desse stoffa, gjere framlegg om konkrete grenser for når ein i alle tilfelle bør reknast som påverka i vegtrafikklova sin forstand. Utveljinga av dei stoff det vert sett faste grenser for, og

fastsetjinga av nivå på dei faste grensene skal skje i samsvar med dei føresetnadane som vert lagt til grunn i denne proposisjonen.

Den faglege rådgivingsgruppa vert leia av divisjonsdirektør ved FHI, professor Dr. Jørg Mørland. Gruppa har elles medlemmer frå FHI, NTNU og Norsk forening for klinisk farmakologi (NFKF), Helsedirektoratet og Statens Legemiddelverk.

3.4.4 Unntak frå nulltoleranseregel for stoff inntake i medhald av resept

Det store fleirtalet av høyringsinstansane har ikkje innvendingar til arbeidsgruppa sitt forslag om å gjere unntak frå nulltoleranseregelen for stoff inntake i medhald av resept, og med det vidareføre gjeldande rettstilstand for desse tilfella.

Norges Taxiforbund, Advokatforeningen, Autoriserte Trafikkskolers landsforbund (ATL), Norges Automobil-Forbund (NAF), Den Rettsmedisinske Kommisjon (DRK), Aust-Agder tingrett og Riksadvokaten gir uttrykkeleg uttrykk for støtte til arbeidsgruppa sitt framlegg på dette punkt.

Eit fåtal høyringsinstansar har likevel problematisert nokre sider ved arbeidsgruppa sitt forslag om å etablere eit slikt skilje basert på om bruken av det rusgivande stoffet har vore medisinsk grunngjeve og lovleg eller ulovleg.

FHI uttalar at «*Analysestatistikk fra Nasjonalt folkehelseinstitutt viser at påvirkning av andre rusmidler enn alkohol, ikke bare gjelder illegale narkotiske stoffer, men i stor grad også narkotikaklassifiserte legemidler. Det er derfor viktig at arbeidsgruppen foreslår faste påvirkningsgrenser for denne type stoffer og slik at loven ikke bare vil omfatte kun illegale narkotiske stoffer, slik som praktiseres i enkelte andre land.*»

Politidirektoratet fryktar at forslaget om å etablere eit slikt skilje vil medføre vanskar i høve til kontrollverksemda. Det vert mellom anna uttalt at det er vanskeleg å sjå føre seg korleis kontrollmannskapa skal kunne avdekke at berre den føreskrivne dosa av legemiddelet er teke og at det ikkje ligg føre innblanding av andre medikament og illegal narkotika.

Politidirektoratet stiller seg vidare tvilande til om dette er eit godt framlegg i trafikktryggleiks-samanheng:

«Vi er [...]i tvil om forslaget er riktig sett i et trafikksikkerhetsperspektiv. Vi slutter oss til Gudbrandsdal politidistrikt som uttaler: «Inntak av berusende eller bedøvende midler og kjøring hører ikke sammen uansett. Alkohol er et lovlig

middel, men her har man skåret igjennom. Risiko for ulykker med fatale konsekvenser for uskyldige medtrafikanter blir ikke mindre ved bruk av medikamenter foreskrevet av lege.»

MA handsamar ikkje dette spørsmålet uttrykkelig, men uttalar likevel at:

«For mennesker som er spesielt avhengige av bestemte medikamenter som kan detekteres av narkometer eller narkoprøver, kan det åpnes for at vedkommendes behandlende lege kan gi skriftlig dispensasjon som må medbringes under kjøring. En slik dispensasjon må ha angivelse av medikament og være betinget av at behandlende lege kan godtgjøre og dokumentere at det spesifikke medikamentet ikke medfører økt risiko i trafikken.»

Samferdselsdepartementet sluttar seg til arbeidsgruppa sitt forslag om å vike frå dei lovfaste grensene i tilfelle der overskridinga av grensa skuldast inntak av reseptføreskrivne lækjarmiddel – noko som for desse tilfella vil innebære ei vidareføring av gjeldande rettstilstand. Som tilfelle er etter gjeldande rett vil dermed køyring under påverknad av reseptføreskrivne lækjarmiddel vere straffbart når det etter ei heilskapsvurdering, bygd mellom anna på fråsegn frå sakkunnige, kan leggest til grunn at medikamentinntaket har ført til nedsetjing av køyredugleiken.

Fylgjeleg er departementet ikkje samde med FHI, Politidirektoratet og MA i at dei faste grensene også bør gjelde uavhengig av om det aktuelle stoffet vert inntekt på grunnlag av reseptføreskriving. Departementet sluttar seg til arbeidsgruppa si grunngeving synt til over.

Låge lovfaste grenser basert på eit nulltoleranseprinsipp, der ein ser vekk i frå eventuelt utvikla påverknadstoleranse, ville i praksis innebære eit køyreforbod for mange pasientar som på medisinsk grunnlag må nytte ein viss type medisin. Når ein medisin, med korrekt dosering og inntak, ikkje vil medføre nedsetjing av køyredugleiken, finn departementet at det i desse tilfella ville vere urimeleg å straffe køyring som ikkje har medført større ulukkesrisiko. Det lovlege rusmiddelet alkohol, som ein har ei låg lovfastsett grense for, er til samanlikning noko ein nyttar friviljug – foreskrivne medisinar vert brukt med grunnlag i eit medisinsk behov.

Departementet innser at ei vidareføring av gjeldande rettstilstand på dette punktet kan ha uheldige sider, men meiner at eit slik unntak for tilfelle der stoff er inntekt etter resept vil gi

ein balansert rettstilstand som også varetek omsynet til medisinerbrukarar.

Unntaksregelen vil berre gjelde i dei tilfella der vedkomande førar har inntekt eit eller fleire reseptføreskrivne medikament i medhald av og i samsvar med resept. Dette inneber til dømes at tilfeller av overdosering eller liknande, ikkje vil vere verna av unntaket. Departementet meiner difor at det kan vere grunn til foreta ei presisering i lovteksta, forslaget til § 22 tredje ledd, som slår fast at unntaksregelen berre gjeld når det etter ei heilskapsvurdering kan oppstillast at det ligg føre årsakssamanheng mellom overskridinga av den lovfaste grensa og inntak av eitt eller fleire foreskrivne medikament.

Departementet syner til at innføringa av lovheimel for politiet til å foreta hurtigtesting av førarar som vert stogga i trafikkontroll (utan krav til mistanke), vil medverke til at oppdagingsrisikoen vil auke – noko som også vil gjere seg gjeldande andsynes førarar som køyrer under påverknad av reseptføreskrivne medikament.

3.4.5 Skal det stillast krav om at resept skal takast med under køyring?

I kjølevatnet av arbeidsgruppa sitt framlegg om å ikkje la «resepttilfella» vere underlagde dei lovfaste grensene, gjer arbeidsgruppa framlegg om at aktuell resept skal bringast med under køyring.

FHI, DRK og det medisinske fakultet ved NTNU stiller spørsmål ved kravet om at ein skal ha med seg resept under køyringa. Innvendingane er tufta på praktiske tilhøve, i hovudsak knytt til at reseptar på narkotikaklassifiserte legemiddel vert behalde av apoteket i tre år frå tidspunktet då brukaren hentar ut legemiddelet (reseptgruppe A og B).

FHI uttalar at: «Dette betyr at motorvognførere ikkje vil ha noe resept å vise fram hvis de blir stanset av politiet. Det må derfor etableres andre rutiner for hvordan en motorvognfører kan dokumentere at eventuelle påviste A- eller B-preparater i en blodprøve er i henhold til gyldig resept. Som kjent er det også omfattende illegal omsetning av denne type legemidler, slik at det er viktig å etablere et system som ikke kan misbrukes eller forfalskes.»

NTNU ser på framlegget som «uheldig» og meiner at det som går fram av resepten «i alle tilfelle [er] informasjon som kan dokumenteres i ettertid, og det bør være tilstrekkelig».

DRI gjer framlegg om at kravet om å ha med seg resept under køyring vert endra til eit krav om at ein skal kunne syne fram «dokumentasjon på

foreskriving (inkludert dosering)» innan fastsett tid etter at føraren har vore framstilt for blodprøve.

Som peikt på i høyringa byr arbeidsgruppa sitt forslag mellom anna på praktiske problem som fylgje av at ein per i dag lagrar slike reseptar på apoteket - medisinmottakaren får ikkje sjølv med seg resepten. Dette tilseier at anten må vi la vere å stille krav om at medisinmottakar skal legitimere at han tek føreskrivne medisinar – eller vi må få til ei ordning der mottakarar av føreskrivne medisinar kan legitimere dette andsynes politiet, til dømes gjennom framlegging av gjenpart av resepten eller liknande.

Formålet bak forslaget om krav til å bringe med seg resept er ikkje utførleg grunnitt av arbeidsgruppa. Ein må gå ut i frå at det mellom anna er basert på omsynet til den einskilde medikamentbrukar, og situasjonar der han vert mistenkt for ruspåverka køyring – til dømes på grunnlag av at vedkomande testar positivt ved hurtigtesting. Dersom ein andsynes politiet kan legitimere bruk av rusgivande medikament, vil vidare vurdering og oppfølging av saka frå politiet kunne verke mindre stigmatiserande. Det kan også ha noko føre seg at politiet så tidleg som råd vert klar over at vedkomande nyttar reseptføreskrivne medikament og at han difor kan ha høve til å fråvike nulltoleranseutgangspunktet.

Eventuell framlegging av resept i samband med trafikk kontroll bør ikkje vere avgjerande for utfallet av saka. Det vere seg både i høve til den innleiande vurderinga av om ein skal framstille føraren for blodprøve og klinisk lækjarundersøking, til dømes basert på ein positiv hurtigtest, eller den etterfylgjande påverknadsvurderinga på grunnlag av klinisk lækjarundersøking, analyseresultat, sakkunnigvurdering og andre relevante omstende.

Tilgjengelege hurtigtestapparat vil ikkje vere i stand til med stor presisjon å indikere graden av påverknad. Sjølv om føraren nyttar reseptføreskrivne medikament kan det likevel tenkast at vedkomande, til dømes på grunn av at han har overdosert, vert ramma av vegtrafikklova sitt forbod mot ruspåverka køyring. Det ville gi ein trafikktryggleiksmessig uheldig praksis dersom framlegging av reseptliknande dokument normalt skulle leie til at ein positiv hurtigtest ikkje vart fylgt vidare opp.

Når det ligg føre grunn til å tru at vedkomande er påverka i vegtrafikklova sin forstand bør vedkomande framstillast for klinisk lækjarundersøking og blodprøve. Resepten bør difor ikkje vere avgjerande i høve til dei vurderingane som skjer ute på

vegen i samband med at føraren har vorte stogga i trafikk kontroll.

De partementet innser at det kan rettast innvendingar til ein slik praksis, både relatert til at det vil vere ei belastning for reseptbrukarane å verte framstilt, og relatert til at det kan stillast spørsmål ved om det er god ressursbruk frå politiet si side å skulle framstille reseptbrukarar på denne måten.

Departementet meiner at vektige trafikktryggleikssyn tilseier at ein ikkje som hovudregel let vere å framstille reseptbrukarar som testar positivt ved hurtigtesting. Vegkantundersøkingane indikerar at det er fleire førarar som har reseptpliktige medikament i kroppen enn det er førarar som køyrer rundt med ulovleg brukt narkotika eller alkohol i seg. Det kan vidare vere grunn til å tru at minst ein femtedel av desse førarane har slike mengder stoff i kroppen at det forårsakar ein påverknad som er eigna til å setje ned køyredugleiken.

Sjølv om det vert foreslått å gjere unntak frå nulltoleransetilnærminga for tilfelle der medikament er innteke etter resept, bør ein ikkje nødvendigvis la vere å framstille førarar som nyttar reseptføreskrivne medikament, og som testar positivt ved hurtigtesting, for blodprøve og klinisk lækjarundersøking. Ein vil uansett kunne legge fram resept i etterkant av framstillinga. Politiet eller den sikta bør sikrast tilgang til naudsynt dokumentasjon av reseptføreskrivinga. Reseptføreskrivinga vil det sjølv sagt bli teke høgde for ved vurdering av analyseresultatet og ved utarbeiding av den sakkunnige si vurdering.

Etter dette er det departementet si oppfatting at det på noverande tidspunkt er mest tenleg å la vere å stille krav om at førarar som nyttar reseptføreskrivne medikament skal ha resepten med seg under køyringa. Det vil vere tilstrekkeleg at ein eventuelt dokumenterar bruk av reseptføreskrivne medikament i ettertid, jf. grunngeving over. Det skal presiserast at fråvær av eit påbod om å ha med seg resept under køyringa, på ingen måte er til hinder for at den som ynskjer det, har med seg kopi av ein resept eller liknande under køyring.

3.4.6 Presisering i lova av at departementet kan gi forskrifter om dei faste grensene

Samferdselsdepartementet har funne grunn til å gjere ei nærare vurdering av om det i vegtrafikklova § 22 bør takast inn ein kompetansetildelingsregel som presiserar at departe-

mentet kan gi forskrifter om ved kva for konsentrasjonar i blodet av kvart einskild stoff ein i alle tilfelle vert rekna som påverka.

Det går klart fram av forslaget til lovtekst at overskriding av dei forskriftsfastsette grensene inneber at vedkomande vert rekna som påverka av anna rusande eller bedøvande middel i vegtrafikklova sin forstand. Ideelt sett burde desse grensene, som promillegrensa på 0,2 gått fram av

sjølve lova. Det at ein må fastsetje individuelle grenser for ei stor mengde stoff, kombinert med den utviklinga ein kan forvente innan forskning på området, gjer det likevel lovteknisk lite gunstig at alle grensene skal gå fram av sjølve lova.

Desse omstenda tilseier etter at den fullmakta Stortinget tildeler departementet til å gi slike forskrifter går uttrykkjeleg fram av lovteksten.

4 Innføring av straffeutmålingsreglar for køyring påverka av annan rus enn alkohol og forenkling av straffeutmålingsreglane.

4.1 Gjeldande rett

Brot på vegtrafikklova § 22 fyrste ledd for køyring under påverknad av alkohol eller anna rusande eller bedøvande middel har ei strafferamme på inntil eitt års fengsel, jf. vegtrafikklova § 31 fyrste ledd. Direkte gjeld straffeutmålingsreglane i vegtrafikklova § 31 flg. berre promillesaker. Gjennom rettspraksis er det likevel lagt til grunn at utmålingsreglane for promillesaker i vegtrafikklova § 31 andre ledd litra b) til og med d), vert nytta så langt det passar også i saker der påverknaden skuldast andre rusmiddel enn alkohol. Konkret skjer dette ved at domstolane gjer ei samanlikning av kva den aktuelle graden av stoffpåverknad ville svart til i promille, jf. til dømes Rt. 1963 s. 411. Langt på veg gjeld dette også tilfelle der påverknaden skuldast ein kombinasjon av alkohol og andre stoff, jf. Rt. 1990 s. 83. Høgsterett presiserar likevel at det skal gjerast ei heilskapeleg vurdering ut frå konkrete omstende i saka.

Mot brot på vegtrafikklova § 22 fyrste ledd, der graden av påverknad er over 0,5 promille, til området ikring 1,1 – 1,3 promille, vert det normalt reagert med fengsel på vilkår. Ved høgare grader av påverknad vert det som regel idømt fengsel utan vilkår i kombinasjon med bot, jf. vegtrafikklova § 31 andre ledd, bokstav c).

For brot på vegtrafikklova 22 fyrste ledd vil storleiken på bota i gjennomsnitt ligge noko lågare enn 1,5 brutto månadsløn, jf. Finn Haugen (2003) *Strafferett – Håndbok*, 3. utg. Oslo, Cappelen Akademisk forlag s. 614.

I gjentakingsstilfelle vert føraren normalt straffa med bot og fengsel utan vilkår. Lengda på fengselsstraff idømd i gjentakingsstilfella kan ligge på mellom 21 og 45 dagar. I høve til gjentakingsstilfelle er det likevel slik at ein, i enda større grad enn ved fyrstegongs brotsverk, føreteik ei konkret og individuell vurdering av sakstilhøvet.

Ved lov av 29. juni 2007 vart det vedteke endringar i straffelova og vegtrafikklova som medførte at ordninga med promilleprogram vart utvida til

å gjelde også personar som køyrer påverka av annan rus enn alkohol. Samstundes vart ordninga gjort permanent. Endringane vart sette i verk 1. november 2008.

Endringane i vegtrafikklova § 31 og straffelova § 53 nr. 3 e) inneber at domstolane, som vilkår for å utsetje fullbyrding av straffa, kan avgjere at domfelte gjennomfører program mot ruspåverka køyring for personar som har forbrote seg mot vegtrafikklova § 22 fyrste ledd jf. § 31. Lova avgrensar ordninga til å gjelde personar som har problem med alkohol eller anna rusande eller døyvande middel. Ordninga gjeld også personar som har eit misbruksproblem i høve til medikament som kan føreskrivast ved resept, jf. forskrift 10. oktober 2008 nr. 1100 § 3. Det vert også stilt krav om at domfelte må samtykkje til at eit slikt vilkår vert stilt for å utsette fullbyrdinga. Ordninga sitt primære formål er å førebyggje ruspåverka køyring, jf. Ot.prp. nr. 31 (2006-2007).

4.2 Framand rett

4.2.1 Sverige

Brot på trafikbrottslagen § 4 («*rattfylleri*») vert vanlegvis straffa med bøter. Berre unntaksvis vert brotet straffa med fengsel på vilkår i kombinasjon med bøter, «*skyddstilsyn*» eller kort fengselsstraff (utan vilkår). Dei tilfella der brotet vert rekna som grovt etter § 4 a («*grovt rattfylleri*»), vert det som hovudregel nytta fengsel utan vilkår i ein til tre månadar. Det er også mogleg å gjere seg bruk av meir nyanserte sanksjoner, mellom anna ei form for oppfylgingsprogram og vilkårsdom i kombinasjon med samfunnssteneste. Det siste krev at det gjer seg gjeldande særlege tilhøve. Dersom vedkomande har vært særleg påverka, eller køyringa innebar særleg trafikfare, er hovudregelen at det skal verte idømt fengselstraff utan vilkår.

Ut fra den noverende statistikken kan ein ikkje sjå om dei som er dømde etter § 4 a har vore påverka av alkohol, andre stoff eller begge deler.

Svenske styresmakter går likevel ut i frå at det er relativt uvanleg at forarar som kun har vore påverka av narkotika vert dømde etter trafikbrotslagen § 4 a («*grovt rattfylleri*»).

4.2.2 Danmark

Som straff for brot på nullgrenseregelen eller påverknadsregelen («*førerevnekriteriet*») vert det som regel gitt bøter. Dei danske lovførearbeida gir uttrykk for at straffa for brot på nullgrensa bør tilsvare straffa for eit fyrstegangstilfelle av køyring i alkoholpåverka tilstand med promille på 0,5, det vil seie bot på ei halv månadsløn. Ved andre gangs brot vil det bli idømt fengsel på vilkår og ved ytterlegare gjentakningar vil det bli gitt fengselsstraff utan vilkår. Brot på påverknadsregelen gir strengare straff, svarande til straffenivået for køyring med 1,0 og 2,0 promille, avhengig av om det ligg føre skjerpande omstende.

Straffenivået i Danmark for ruspåverka køyring er gjennomgåande lågare enn i Noreg.

4.2.3 Andre europeiske land

Straffenivået i andre europeiske land for ruspåverka køyring er i all hovudsak lågare enn i Noreg. I dei landa som har innført nulltoleransereglar for køyring under påverknad av andre stoff enn alkohol, vert mindre graverande brot som regel berre straffa med bøter. I dei fleste land er det fyrst ved større grader av påverknad det vert reagert med vilkårslaus fengselsstraff.

4.3 Arbeidsgruppa sitt framlegg

4.3.1 Forslag til endring av vegtrafikklova § 31

Arbeidsgruppa sitt forslag til endring av vegtrafikklova § 31 andre ledd flg. inneber innføring av særskilte straffeskjerpande utmålingsreglar for køyring under påverknad av annan rus enn alkohol. Vidare medfører endringsforslaget ei forenkling av utmålingsreglane i promillesaker, prinsipiell likestilling av om påverknaden skuldast alkohol eller annan rus, samt ei konkretisering av prinsippet om at det er graden av påverknad som bør vere avgjerande for straffenivået - ikkje kva for rusmiddel som er årsak til påverknaden. Særleg for dei stoffa det vil kunne fastsetjast utmålingsgrenser for kan endringsforslaget hevdast å leie til raskare saksgang og meir effektiv ressursutnytting.

Arbeidsgruppa foreslår ei lovfesting av at konsentrasjonar i blodet av anna rusande eller døyvande middel svarande til og med 0,5 promille, skal straffast likt med promilletilfella i same påverknadssjikt, jf. gjeldande vegtrafikklov § 31 andre ledd, bokstav a.

Vidare foreslår arbeidsgruppa å endre og redusere talet på påverknadsintervall som går fram av gjeldande vegtrafikklov § 31 andre ledd. Arbeidsgruppa foreslår at ein berre skal operere med tre påverknadsintervall, og at desse påverknadsintervalla og korresponderande straffereaksjonar skal vere like uavhengig av om påverknaden skuldast alkohol eller andre stoff:

- til og med svarande til 0,5 promille – skal som regel medføre bot
- mellom svarande til over 0,5 promille til og med svarande til 1,3 promille – skal som regel medføre bot og fengsel på eller utan vilkår
- over svarande til 1,3 promille – skal som regel medføre bot og fengsel utan vilkår.

Om vurderingane til grunn for utmålingsintervalla som regulerar påverknad høgvare enn svarande til 0,5 promille heiter det:

«Det er vitenskapelig godt dokumentert at en alkohol eller stoffkonsentrasjon i blodet svarende til 0,5 promille eller mer, medfører nedsatt kjøreferdighet og økt ulykkesrisiko. Ved en slik påvirkningsgrad kan det legges til grunn at den påvirkede fører utgjør en markert større ulykkesrisiko. Av den grunn bør det reageres strengere. Ved påvirkningsgrader i sjiktet fra opp i mot tilsvarende 1,0 promille til svarende til 1,3 promille, bør domstolene, når skjerpande omstendigheter foreligger vurdere bruk av ubetinget fengsel og streng bøtereaksjon.

Det skal presiseres at man selv ved lavere påvirkningsgrader etter omstendighetene kan være passende å reagere med ubetinget fengsel når det har foregått særlig farlig eller hensynsløs kjøring. Arbeidsgruppen mener videre at det er tilstrekkelig at loven angir én ytterligere påvirkningsgrad som det knyttes straffeutmålingskonsekvenser til. Et hensiktsmessig påvirkningsnivå å knytte straffeskjerpande utmålingskonsekvenser til, kan være påvirkning svarende til promille over 1,3. Ved overtredelse av dette påvirkningsnivået bør det i utgangspunktet reageres med bot og ubetinget fengsel.[...]

Det presiseres at forslaget ikke har til hensikt å skjerpe eller lempe eksisterende straffeutmålingspraksis, verken hva gjelder bøtenivå eller nivå på betingete eller ubetingete fengselsstraffer.

Endringsforslaget har heller ikke til hensikt å gi regler som innebærer en mindre grad av nyanse- ring i domstolenes utmålingspraksis. De foreslåtte utmålingsregler reflekterer at ulykkesrisikoen øker med graden av påvirkning. For eksempel øker ulykkesrisikoen betydelig ved en påvirkning fra svarende til 1,0 promille. Ved en påvirknings- grad svarende til 1,5 promille eller mer, øker ulyk- kesrisikoen dramatisk.

Fra og med sistnevnte påvirkningsgrad vil det være særlig grunn til å reagere særlig strengt. Ved de høyeste grader av påvirkning vil det følgelig være særlig grunn til å reagere strengt med ube- tinget fengsel og streng bøtereaksjon.

I lavpåvirkningstilfellene, med en påvirknings- grad tilsvarende til og med 0,5 promille bør det i utgangspunktet, som i dag, fastsettes bøtestraff. Tilsvarende påvirkningsgrader som en følge av inn- tak av narkotika, bør straffes på samme måte. Arbeidsgruppen mener dette skaper konsekvens og sammenheng i regelverket, og understreker at graden av påvirkning – og dermed graden av ulyk- kesrisiko – bør være styrende for straffenivået. Hvilket eller hvilke rusmiddel som ligger til grunn for påvirkningen, blir av underordnet betydning.»

Arbeidsgruppa gjer framlegg om ei lovfesting av kva grad av påverknad som normalt skal medføre fengselsstraff utan villkår:

«Arbeidsgruppen har valgt å foreslå at skillet mel- lom betinget og ubetinget fengsel som utgangs- punkt settes ved et påvirkningsnivå svarende til 1,3 promille. I saker der det ikke foreligger konkrete skjerpene eller formildende omstendigheter, synes denne grensen å ligge i området 1,15 til 1,3 promille, jf. Finn Haugen, Strafferett – Håndbok, 3. utgave s. 614, Engstrøm s. 447 og Andenæs i LoR 2000, s. 483.

For stoff det kan setjast konkrete forskriftsfast- sette påverknadsgrenser for, svarande til ovan- nemnde terskelverdiar, vil ein direkte på bak- grunn av analyseresultatet, og andre relevante omstend i saka, kunne ta stilling til straffeutmålin- ga. Per i dag forventar ein å kunne setje slike faste påverknadsgrenser for verkestoffet i cannabis, THC, for benzodiazepinar, zopiklon og kanskje også for amfetaminar. Desse stoffa er å finne i ein svært stor del av sakene.

For dei stoffa det ikkje kan setjast faste gren- ser for foreslår arbeidsgruppa presisering i lova av prinsippet om at lovfaste grenser for alkohol og andre stoff, så langt det passar, også skal nyt- tast andsynes dei stoffa det ikkje kan setjast faste

grenser for – då på bakgrunn av vurderingar gjort i sakkunnigfråsegn:

«Reglene om utmåling av straff for ruspåvirket kjø- ring, bør også gjelde for andre rusmidler enn alko- hol. For de stoff det kan settes faste grenser for, mener arbeidsgruppen at straffeskjerpene gren- ser skal inntas i loven. For andre stoff mener arbeidsgruppen at de prinsipper og utgangspunk- ter de foreslåtte utmålingsreglene bygger på, skal anvendes så langt de passer. Man vil i slike tilfeller være avhengig av sakkyndiguttalelse for å fastslå graden av påvirkning.[...]

For de stoff det ikke kan settes faste grenser for, vil man måtte anvende en ordning lik dagens. Ved hjelp av sakkyndiguttalelse vil man få indikert vedkommendes grad av påvirkning. Lovens utmå- lingsregler vil deretter anvendes så langt de pas- ser.

Tilsvarende vil gjelde for tilfellene av kombina- sjonsrus. For å fastslå påvirkningsgrad må sakkyn- diguttalelse innhentes. Det er likevel grunn til å anta at en ikke ubetydelig del av sakene om kombinasjonsrus vil bli avgjort på bakgrunn av analy- seresultatet (som vil angi blodstoffkonsentrasjo- ner for aktuelle stoff og eventuelt blodalkoholkon- sentrasjon). Dette vil blant annet gjelde i de sakstilfeller der analyseresultat og andre omsten- digheter i saken ikke indikerer at vedkommende var mer påvirket enn det som kan utledes fra ana- lyseresultatet.»

Arbeidsgruppa foreslår også ei lovfesting av at ein ved påverknadsvurderinga skal sjå vekk i frå even- tuelt utvikla påverknadstoleranse, med mindre det aktuelle stoffet er brukt i medhald av og i samsvar med resept.

«Arbeidsgruppen foreslår at det sees bort fra even- tuell toleranseutvikling også i straffutmålingsvur- deringen. Dette utgangspunktet vil likevel ikke gjelde i forhold til stoff inntatt i henhold til og i overensstemmelse med gyldig resept. I slike tilfel- ler skal det tas hensyn til eventuell toleranseutvik- ling i det enkelte tilfellet. Dette faller sammen med den foreslåtte unntaksregel for stoff inntatt i hen- hold til og i overensstemmelse med gyldig resept, jf. kapittel 8. Unntaksregelen vil gjelde både de stoff det kan settes faste utmålingsgrenser for og resterende stoff. I de tilfellene der stoff er inntatt i henhold til og i overensstemmelse med gyldig resept vil man dermed få en ordning tilsvarende dagens; på bakgrunn av sakkyndigvurdering og andre forhold i saken tas konkret stilling til hvilken

grad av påvirkning vedkommende hadde under kjøringen.»

Arbeidsgruppa presiserar vidare at passusen «*som regel*» i vegtrafikklova § 31 andre ledd vert foreslått ført vidare. Arbeidsgruppa understreka at lova sine utmålingsregler fylgjeleg berre er å rekne som eit utgangspunkt: «*De utmålingsregler loven forskriver vil etablere et utgangspunkt, hvorfra domstolene skal ta i betraktning eventuelle skjerpende eller formildende omstendigheter ved den konkrete sak.*»

Som for forslaget til endringar i vegtrafikklova § 22, vert det gjort framlegg om ei arbeidsdeling mellom lov og forskrift. For vegtrafikklova § 31 andre ledd flg. sin del inneber det at hovudprinsippa går fram av lova, medan dei underliggande grensene for kvart einskild narkotisk stoff vil gå fram av forskrift. Kva grad av påverknad som utløyser straffeskjerpande rettsverknader vil dermed gå fram av lova. Arbeidsgruppa finn ei slik løysing både akseptabel og mest praktikabel, jf. arbeidsgruppa sin rapport s. 51.

4.3.2 Omsyna bak forslaget om å forenkle straffeutmålingsreglane

I arbeidsgruppa sin rapport heiter det mellom anna fylgjande om bakgrunnen for forslaget om å forenkle utmålingsreglane:

«I norsk strafferett er det en tradisjon for at lovgever angir relativt vide strafferammer og at domstolene gjennom utmålingspraksis fastsetter det nærmere straffenivået. Blant annet på denne bakgrunn har det ved flere anledninger vært rettet kritikk mot gjeldende straffeutmålingsbestemmelser i vegtrafikkloven § 31 annet til fjerde ledd. [...]

Kritikken bør ses i lys av at da gjeldende straffeutmålingsregler for ruspåvirket kjøring ble innført i loven i 1988, ble det gitt detaljerte utmålingsbestemmelser for å endre fastlagt praksis på området. [...]

Arbeidsgruppen mener [difor] at utmålingsreglane [...] med fordel kan gjeres mindre differensierte, i den forstand at man angir færre påvirkningsnivå som regulerer straffeutmålingen. [...]

Det bærende prinsipp for endringsforslagene vil være at graden av påvirkning etablerer utgangspunktet for vurderingen av forholdets grovhet. Slike utmålingsregler vil dermed, ved siden av å virke kostnadsbesparende som følge av at et redusert behov for sakkyndiguttalelser, bidra til at tilfeller med lik påvirkningsgrad behandles mest mulig likt. Endringsforslagene vil innebære at dom-

stolene gis noe større skjønnsfrihet ved utmålingsvurderingen. Loven vil ikke lenger regulere straffeutmålingen for så mange påvirkningsgrader – noe som i seg selv gir domstolene større rom til å foreta en totalvurdering av alle sakens omstendigheter.»

4.4 Høyringsinstansane sitt syn og departementet sine generelle vurderingar

4.4.1 Generelt

Bortsett frå *Norges Taxiforbund* går ingen høyringsinstansar i mot forslaget om å endre og forenkle vegtrafikklova § 31. Innspelet frå *Norges Taxiforbund* vil bli handsama under.

Aust-Agder tingrett uttalar at «*Når det gjelder arbeidsgruppens forslag om at skillet mellom betinget og ubetinget fengsel i vegtrafikkloven § 31 bør knyttes til 1,3 promille ved kjøring i alkoholpåvirket tilstand, er retten enig i dette. Grensen har utkrystallisert seg i senere års rettspraksis og gir på denne bakgrunn en bedre veiledning for allmennheten enn dagens regel som differensierer mellom 1,0 og 1,5 promille. Retten har merket seg at intensjonen med forslaget ikke er å verken skjerpe eller lempe eksisterende straffeutmålingspraksis.*»

Transportbedriftenes Landsforening (TL), *ATL* og *Trygg trafikk* støttar framlegget om forenkling av utmålingsreglane og innføring av utmålingsgrenser også for andre stoff enn alkohol, men presiserar alle at endringa ikkje må bli oppfatta som ei liberalisering.

Domstolsadministrasjonen uttalar at forslaget til endringar av vegtrafikklova § 31 «*tiltres*». DRK støttar forslaget og presiserar at dei heller ikkje har innvendingar til «*de anførte promillegrensene*». *Politiets Fellesforbund* «*støtter*» forslaget.

Riksadvokaten stiller seg bak både målet om å forenkle paragrafen og forslaget om å innføre faste utmålingsgrenser også for andre stoff enn alkohol, men har likevel, som vil bli handsama under, synspunkt på graden av forenkling av paragrafen.

Advokatforeininga seier uttrykkeleg at dei ikkje har merknadar til dei føreslegne endringane av vegtrafikklova § 31, men presiserar likevel – som dei gjorde i høve til reglane om skuldspørsmålet etter vegtrafikklova § 22 – at ein i høve til påverknad som skuldast andre stoff enn alkohol bør legge vekt på eventuell utvikla påverknadstoleranse, også i relasjon til straffeutmålinga.

S a m f e r d s e l s d e p a r t e m e n t e t meiner spørsmålet om ein skal legge vekt på eventuell

påverknadstoleranse må vurderast likt uavhengig av om det gjer seg gjeldande i relasjon til skuldspørsmålet (vegtrafikklova § 22) eller straffeutmålinga etter vegtrafikklova § 31.

Norges Taxiforbund uttrykkjer det dei karakteriserer som sin «generelle skepsis til detaljerte instruksar til domstolane på dette området. Vi kan ikke se at det foreligger grunnlag for å fravike det generelle prinsipp om domstolenes frie stilling på dette området, etter at lovgiver har fastsatt de ytre rammer for reaksjonsfastsettelsen». Vidare uttalar *Taxiforbundet* at «å endre sanksjonssystemet fra fire intervaller til tre kan vi ikke se at det foreligger rettspolitisk grunnlag for».

Som vist til over i kapittel 4.1 er det i norsk strafferett tradisjon for at lovgivar nøyer seg med å gi relativt vide strafferammer, og at domstolane gjennom sin praksis fastsett det nærare straffenivået. Den relativt detaljerte lovreguleringa av straffenivået for promillekøyring har i så måte representert eit unntak frå hovudregelen, jf. særleg dei endringane som vart gjennomført ved lov 8. juli 1988 nr. 70 jf. Ot.prp. nr. 65 (1987-88) og Innst. O. nr. 96 (1987-88).

Føreliggande forslag om endringar i vegtrafikklova § 31 andre ledd flg. inneber at domstolane sine rammer for straffeutmålinga vert noko friare. Reduksjonen i talet på påverknadsintervall frå fire til tre utgjer ei forenkling.

I lys av den tradisjon som har utvikla seg for at vegtrafikklova regulerar straffeutmålinga i saker om ruspåverka køyring, finn departementet det mest tenleg at lova framleis regulerar hovudprinsippa og gir overordna retningslinjer for straffeutmåling i slike saker.

Dei tre føreslegne påverknadsintervalla gir uttrykk for ulike grader av påverknad som det prinsipielt er grunn til å skilje mellom, jf. arbeidsgruppa sine vurderingar, kapittel 4.3

Riksadvokaten er positiv til realiteten i endringsforslaget, men gir uttrykk for at han ynskjer ei ytterlegare lovteknisk forenkling av paragrafen. Han uttalar at innføringa av korresponderande utmålingsreglar for andre stoff enn alkohol vil gjere paragrafen ytterlegare tung og ordrik, og at «en bør benytte anledningen til å gjennomføre en forenkling av bestemmelsen, og atskillig mer radikalt enn det som foreslås av gruppen». *Riksadvokaten* viser til at han har teke opp dette spørsmålet tidlegare, ved sitt høyringssvar av 1. oktober 1999 (høyring i forkant av lovendring ved innføring av promillegrense på 0,2). *Riksadvokaten* foreslo då ei deling i over og under 1,0 promille. I den etterfylgjande odelstingsproposisjonen uttrykte Samferdselsdepartementet støtte til

intensjonen bak *Riksadvokaten* sitt forslag, men utan å fylgje det vidare opp.

Høyringsinnspelen frå *Riksadvokaten* kan dermed lesast slik at han, med naudsynte tilpassingar for etablering av korresponderande utmålingsgrenser for andre stoff enn alkohol, meiner at paragrafen berre bør innehalde to utmålingsintervall - over og under 1,0 promille, jf. systematikken *Riksadvokaten* foreslo i ovannemnde høyringssvar frå 1999.

Frå eit lovteknisk synspunkt er større ordrikdom ofte noko ein vil søkje å unngå.

Departementet er einig med *Riksadvokaten* i at forslaget til nytt tredje ledd i vegtrafikklova § 31, kan gjerast mindre ordrikt. Desse presiseringane må ein kunne gå ut i frå at allereie fylgjer av vegtrafikklova § 22 – slik bestemmelsen er foreslått endra i denne proposisjonen, samt i forarbeid og rettspraksis etter gjeldande vegtrafikklov. Det er dermed ikkje tvilsamt at utmålingsreglane i § 31 andre ledd gjeld så langt dei passar også der påverknaden er forårsaka av stoff som det ikkje er sett særlege utmålingsgrenser for i forskrift. Det er heller ikkje tvilsamt at ein skal sjå vekk i frå eventuelt utvikla påverknadstoleranse, slik ein gjer i høve til skuldspørsmålet. For påverknadstoleranse utvikla overfor reseptføreskrivne medikament inntekne i medhald av og i samsvar med resept, vert det likevel gjort unntak frå dette utgangspunktet, jf. unntaksregelen i forslaget til endringar i vegtrafikklova § 22 og § 31 nytt tredje ledd.

Sjølv om departementet deler *Riksadvokaten* sin intensjon om å forenkle vegtrafikklova § 31 andre ledd, finn departementet grunn til å behalde tre utmålingsintervall. All den stund vegtrafikklova § 31 føretek ei særleg regulering av straffeutmålinga i saker om ruspåverka køyring verkar det tenleg å skilje mellom lågpåverknadstilfella (påverknad inntil 0,5 promille) og høgare grader av påverknad.

Dei fleste personar som ikkje har utvikla påverknadstoleranse vil med alkohol- eller narkotikapåverknad svarande til over 0,5 promille vere påverka i slik grad at køyredugleiken er sett ned. Den fare for uhell som vert skapt ved påverknad svarande til under 0,5 er relativt liten samanlikna med faregraden når graden av påverknad er høgare, jf. Ot.prp. nr. 26 (1999-2000) s. 26. Av den grunn har det også ein pedagogisk funksjon at ein knyt skjerpande straffeutmålingskonsekvensar til køyring med påverknad over svarande til 0,5 promille. At ein knyt visse rettsverknadar til ei grense svarande til 0,5 promille kan også hevdast å ha ei viss historisk forankring.

De partementet finn det tenleg at utmålingsreglane i § 31 andre ledd gir retningsliner for når graden av påverknad er så stor at køyringa i utgangspunktet bør medføre vilkårslaus fengselsstraff. Det er grunn til å markere på kva nivå faregraden ved køyringa har blitt så stor at det i alminnelegheit er grunn til å reagere med fengsel utan vilkår.

Dersom ein skulle forenkle vegtrafikklova § 31 andre ledd ytterlegare gjennom å redusere talet på utmålingsintervall til berre to utmålingsintervall – ville det etter departementet sitt syn vere grunn til å problematisere om ei slik særleg lovregulering av straffeutmålinga ville ha nemneverdig realitet som styringssignal for domstolane si straffeutmåling.

Departementet ynskjer å framheve at innføring av korresponderande utmålingsretningsliner for tilfelle der påverknaden skuldast andre stoff enn alkohol kan forventast å gi prosessøkonomisk gevinst. Lovendringa vil mogleggjere at ein også ved utmåling av straff for køyring under påverknad av andre stoff enn alkohol oppnår at det i den einskilde sak kan utmålast passande straff utan å måtte innhente erklæring frå sakkunnige. I saker der påverknaden er forårsaka av stoff som ein kan setje faste utmålingsgrenser for, vil ein i mange tilfelle kunne ta stilling til utmålingsspørsmålet berre på grunnlag av analyseresultatet, jf. framlegget om endringar i vegtrafikklova § 31 andre ledd, der straffeskjerpande utmålingsreglar også for andre stoff vert foreslått.

4.4.2 Kva grad av påverknad bør som regel medføre fengsel utan vilkår

MA støttar arbeidsgruppa sitt forslag om å endre vegtrafikklova § 31 og dei prinsippa endringsforslaget byggjer på, men verkar å foreslå 1,0 promille som grense for når ein i utgangspunktet skal reagere med vilkårslaus fengselsstraff.

Samferdselsdepartementet finn det ikkje tenleg med ei så markert senking av utgangspunktet for når det skal reagerast med vilkårslaus fengselsstraff. Verken arbeidsgruppa sin rapport eller dei andre høyringsinstansane gir uttrykk for eit ynskje om eller behov for ei skjerping av terskelen for når (ved kva for grad av påverknad) ruspåverka køyring bør leie til vilkårslaus fengselsstraff. I det alt overvegande verkar det å vere semje om at denne terskelen bør ligge i det påverknadsjiktet som gjennom rettspraksis har utkrySTALLISERT seg for når det normalt vert reagert med vilkårslaus fengselsstraff i saker der

det ikkje gjer seg gjeldande særlege skjerpande eller formildande omstende.

I lys av høyringssvaret frå MA skal det understreka at når det i den konkrete sak ligg føre tilstrekkeleg skjerpande omstende, vil domstolane uansett ha høve til å fastsetje vilkårslaus fengselsstraff, også ved promille ikring 1,0, jf. bruken av passusen «*som regel*» i vegtrafikklova § 31 andre ledd, som med det syner at reglane i § 31 andre ledd berre er ei retningsline og eit utgangspunkt for domstolane si utøving av skjøn i straffeutmålingsspørsmålet.

Som lagt til grunn av arbeidsgruppa, og i Ot.prp. nr. 65 (1987-88), skjer det ei monaleg auke i ulukkesrisiko når ruspåverknaden kjem opp i mot svarande til 1,0 promille. Ved ulike grader av påverknad svarande til høgare enn 1,0 aukar ulukkesfaren suksessivt. Ein person med promille på 1,0 utgjer 25 gongar høgare ulukkesrisiko enn ein person utan alkohol i blodet. Ved promille over 1,5 vert ulukkesrisikoen rekna for å vere 65 gongar høgare, jf. Trafikksikkerhetshåndbok ((Elvik, R. et al. 2010).

I tråd med dei føresetnadane som er nedfelt gjennom forskning og lovførearbeid, har domstolane gradvis funne større grunn til å reagere med vilkårslaus fengselsstraff, når påverknaden og graden av ulukkesfare ved køyringa har vore markert høgare enn 1,0 promille. Ovannemnde vitenskaplege materiale tilseier at graden av ulukkesfare er markert høgare ved påverknad svarande til omkring 1,2 til 1,3 promille, enn den vil vere i området 1,0 promille. Denne gradvise auken i faregrad er også reflektert gjennom domstolane sin utmålingspraksis, jf. omtale over. Etter departementet si oppfatning burde arbeidsgruppa i større grad ha framheva at gjeldande straffeutmålingspraksis er fundert på slike underliggende resonnement om kva grad av ulukkesfare som generelt, og i den einskilde tilfelle, vert forårsaka ved ruspåverka køyring. Departementet sluttar seg likevel i hovudtrekka i arbeidsgruppa sin konklusjon om å lovfeste at ruspåverka køyring i området svarande til promille 1,3 promille, *som regel* skal medføre vilkårslaus fengselsstraff.

Lovendringa har i utgangspunktet ikkje til formål verken å skjerpe eller lempe domstolane sin praksis for når vilkårslaus fengselsstraff vert dømd. Departementet vonar likevel at ei lovfesting av terskelen for når det som regel skal reagerast med fengsel utan vilkår vil kunne ha ein viss signaleffekt, og samstundes tene informasjonsomsyn. På bakgrunn av desse momenta finn departementet det mest tenleg å gjere framlegg om at det lovfaste utgangspunktet

for når det som regel skal dømast vilkårslaust fengsel skal setjast til 1,2 promille.

Departementet finn det mest tenleg at ein ved ei slik lovfesting legg seg i det nedre sikt av det området domstolane normalt reagerer med vilkårslaus fengselsstraff. Særleg gjeld dette når ei lovendring av ein slik karakter ikkje har til formål å skjerpe eller lempe domstolane sin utmålingspraksis. Eit utgangspunkt om et påverknad svarande til 1,2 promille som regel skal medføre vilkårslaus fengselsstraff, vil vonleg, samanlikna med 1,3 promille som grense, ha størst ålmennpreventiv effekt. I lys av gjeldande domstolspraksis ville ein til ei viss grad også kunne ha oppfatta ei lovfesting av 1,3 promille som slik grense, som ei viss liberalisering.

Arbeidsgruppa har gitt uttrykk for at den føreslegne lovendringa vil gi domstolane noko større skjønnsfridom ved straffeutmålinga. Når det gjeld spørsmålet om når ruspåverka køyring skal medføre vilkårslaus fengselsstraff, kan det likevel problematiserast om lovendringa vil få ein slik konsekvens. Ved at ein i framlegget til ny vegtrafikklov § 31 andre ledd, bokstav c) gir uttrykk for at domstolane «skal» fastsetje bot og «ubetinga fengsel» ved påverknad svarande til 1,2 promille, vert det framleis gitt ei klar retningsline for domstolane si straffeutmåling. Ein viser i den samanhengen til at

gjeldande § 31 andre ledd, bokstav c - ved promille over 1,0 til og med 1,5 promille, i tillegg til bøtestraff, til samanlikning gir domstolane valet mellom fastsetjing av «*betinget eller ubetinget fengsel*». Når det gjeld påverknad i området svarande til over 0,5 promille til og med 1,2 promille stiller det seg annleis. I dette påverknadssiktet vil lovendringa gi domstolane større skjønnsfridom ved utmåling av straff. Etter departementet sitt syn er det i dette siktet det er størst grunn til å la lovgivinga gi mindre detaljerte føringar. Domstolane vil med dette få eit enda større spelerom til å utmåle straff etter ei totalvurdering i tråd med dei overordna prinsippa til grunn for utmåling av straff for ruspåverka køyring.

Departementet nemner at opphevinga av regelen i § 31 andre ledd, bokstav d) ikkje er til sikta å innebere ei realitetsendring. Det fylgjer av rettspraksis at påverknad over svarande til 1,5 promille som regel medfører fengsel utan vilkår.

Departementet presiserer at lovendringa ikkje har til formål å endre eksisterande bøtenivå. Gjeldande bøtenivå bør vidareførast. Ved utmåling av bøtestraff for køyring under påverknad av andre stoff enn alkohol bør det takast utgangspunkt i ei samanlikning med alkohol, og kva tilsvarande alkoholpåverknad ville medført av bøtestraff.

5 Forbetra kontrollmoglegheiter for politiet til å avdekke køyring påverka av andre stoff enn alkohol

5.1 Gjeldande rett

Gjennom vegtrafikklova § 22 a vert det gitt særlege reglar om politiet sin åtgang til å kontrollere om motorvognføraren er påverka av alkohol eller anna rusande eller bedøvande middel.

For å ta alkotest (førebels blåseprøve) er det tilstrekkeleg at vedkomande har blitt stansa i trafikk kontroll. Det vert ikkje stilt krav om at det må ligg føre noko form for mistanke. Blodprøve og klinisk lækjarundersøking, med siktemål om å avdekke mogleg påverknad av andre rusmiddel enn alkohol, kan derimot berre gjennomførast når det ligg føre tilhøve som gir politiet «*grunn til å tro*» at føraren har brote reglane i vegtrafikklova § 22. Tilhøve som gir politiet grunn til å tru at føraren er påverka kan typisk vere at vedkomande «*bles raudt*» ved alkotest, har mistenksam åtferd, eller syner teikn og symptom på å vere påverka.

Ved framstilling for klinisk lækjarundersøking og blodprøve får mistenkte status som sikta.

Før mistenkte vert framstilt for blodprøve og klinisk lækjarundersøking, vil politiet i mange høve gjennomføre ein test av teikn og symptom på bruk av narkotika og andre rusmiddel, ofte nemnd som test av «*teikn og symptom*». Testmetoden er utvikla av amerikansk politi og baserer seg på farmakologisk kunnskap – kombinert med tenestemannen sine erfaringar om korleis rus kan avlesast, mellom anna på puls, balanse, augerørsler og pupillstorleik. Mistenkte må gå ut av køyretyet å gjennomføre nokre relativt enkle øvingar etter polititenestemannen sine instruksjonar. Formålet med gjennomføring av desse testøvingane vil i denne samanhengen typisk vere å avdekke om det ligg føre straffbare tilhøve, til dømes ulovleg bruk av narkotika eller køyring i ruspåverka tilstand. Testmetoden «*teikn og symptom*» kan likevel også vere velegna i heilt andre situasjonar, til dømes når politiet treng haldepunkt for å vurdere om ein person kan reknast som skikka til å ta vare på seg sjølv eller tåle opphald i arrest.

Observasjonar som verken krev at mistenkte medverkar aktivt eller må tåle noko, kan politiet

gjennomføre med grunnlag i den alminnelege handlefridom.

Når formålet er å undersøke om det ligg føre eit straffbart tilhøve, og vidare undersøkingar krev medverknad eller medfører at mistenkte må tåle noko, kan vidare undersøkingar berre gjennomførast når det på førehand ligg føre skilleg grunn til mistanke om handling som kan medføre fridomsstraff, og andre vilkår for slike undersøkingar ligg føre, jf. straffeprosessloven §§ 157 og 195. For å gjere undersøkingar for å avdekke om det ligg føre brot på vegtrafikklova § 22, må dermed vilkåra i straffeprosesslova §§ 157 og 195 vere oppfylt.

Når det vert gjennomført test av teikn eller symptom etter straffeprosesslova §§ 157 og 195, eller ein førar vert framstilt for lækjarundersøking og blodprøve i medhald av vegtrafikklova § 22 a andre ledd, får vedkomande status som sikta etter straffeprosesslova § 82 fyrste ledd.

5.2 Framand rett

5.2.1 Sverige

Lag 1999:216 § 2 flg. gir politiet og tollvesenet heimel til å gjennomføre augeundersøking med formål å avdekke om føraren er ruspåverka, dersom det kan mistenkast at føraren har gjort seg skuldig i ruspåverka køyring etter trafikkbrottslagen § 4, jf. omtale under kapittel 4.2. Undersøkinga er avgrensa til ytre observasjonar av augo, likevel slik at det er høve til å nytte ein penn (for å kontrollere eventuelle rykkingar i augo), eit såkalla pupillometer (for å måle pupillstorleiken) og ei mindre lyskjelde til undersøkinga. Personar som ikkje let seg augeundersøke kan framstillast for blodprøve.

I tillegg til å kunne gjennomføre augeundersøking av personar som kan mistenkast for ruspåverka køyring, kan politiet, med heimel i den svenske straffeprosesslova (rättergangsbalcken kapittel 28, § 12), ta blodprøve av person som kan mistenkast for eit brotsverk som kan gi fengselsstraff, til dømes ruspåverka køyring.

5.2.2 Danmark

Den danske færdselsloven gir politiet heimel til å kunne forlange at motorvognførarar gir frå seg spytt eller sveitte, eller let politiet få undersøke augo, for å kontrollere om vedkomande er påverka av andre rusmiddel enn alkohol. Politiet har høve til å utføre slik testing utan at det vert stilt krav om mistanke mot vedkomande. Testinga kan difor skje vilkårleg, typisk i samband med trafikkontrollar. Desse testane er berre av førebels karakter og vert ikkje nytta som bevis i straffesak. Positivt resultat i desse hurtigtestane vil typisk leie til at vedkomande vert framstilt for blodprøve.

5.2.3 Andre europeiske land

Mellom anna gir finsk, belgisk, tysk, spansk og portugisisk lovgiving heimel for politiet til å nytte hurtigtesting ved trafikkontroll utan krav til mistanke mot føraren. I desse landa inneber testen berre ein indikasjon på om føraren er påverka eller ikkje, testen vil ikkje i seg sjølv utgjere bevisgrunnlag for straffeforfylging.

5.3 Arbeidsgruppa sitt framlegg til lovendringar

5.3.1 Heimel til å nytte hurtigtesting ved trafikkontroll

Arbeidsgruppa har foreslått å gi politiet heimel til å kunne gjennomføre førebels testing av om motorvognførar er påverka av anna rusande eller bedøvande middel enn alkohol. Det vert foreslått at slik test skal kunne gjennomførast i samband med trafikkontroll, utan at det vert stilt krav om mistanke mot føraren for ruspåverka køyring eller anna brot på vegtrafikklovgivinga.

Konkret inneber forslaget at politiet vil få rett til å nytte eit apparat for hurtigtesting som, på kontrollstaden, vil analysere spytt frå motorvognføraren – og på den måten indikere om vedkomande er påverka av andre rusande eller bedøvande middel enn alkohol. Apparata som vert nytta til slik hurtigtesting vert i ein del samanhengar referert til som «narkometer».

Politiet vil dermed få tilsvarende heimelsgrunnlag for å ta førebels test av om føraren er påverka av andre stoff, som politiet har for å kontrollere om førarar er påverka av alkohol. Nett som for dei førebelse alkotestane, vil slike hurtigtestar, berre kunne gi ein indikasjon på om vedkomande er påverka eller ikkje. Hurtigtestane vil ikkje i seg sjølv kunne tene som bevismessig

grunnlag for å straffe føraren for ruspåverka køyring. Hurtigtestar for å avdekkje køyring under påverknad av andre stoff enn alkohol vil dermed få tilsvarende rettslege status og faktiske rolle som alkometertestane («foreløpig blåseprøve») har etter gjeldande vegtrafikklov § 22 a fyrste ledd.

5.3.2 Grunnlag for slik hurtigtesting

Som ein del av bakgrunnen for å ta i bruk hurtigtesting som nemnt over i pkt. 5.3.1 syner arbeidsgruppa til empiri som syner at omfanget og konsekvensane av ruspåverka køyring er store, samt at forskning indikerar at auke i kontrollar for å avdekke ruspåverka køyring kan gi trafikktryggleiksgevinst:

«Økt oppdagelsesrisiko må antas å kunne virke preventivt og dermed redusere omfanget av ruspåvirket kjøring. Dette kan gi en viss trafikksikkerhetsmessig gevinst. Det vises i denne forbindelse til en svensk undersøkelse gjengitt i Trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige fram till år 2001, VTI rapport 486, Statens väg- og transportforskningsinstitut, Lindköping 2002. Undersøkelsen påviser en sammenheng mellom økning av tilfeldig alkotesting og reduksjon av dødsfall i trafikken. Undersøkelsen antyder at en økning med 100 000 tilfeldige utåndingsprøver per år kan gi en reduksjon med 3-4 trafikkdrepte per år.

Omfanget og konsekvensene av ruspåvirket kjøring taler isolert sett for at man iverksetter tiltak som kan bidra til økt oppdagelsesrisiko. Det foreligger etter arbeidsgruppens syn ingen prinsipielle innvendinger som taler mot at politiet skal ha tilsvarende hjemmelsgrunnlag for å gjennomføre rutinemessige tester også med henblikk på andre rusmidler enn alkohol.»

Vidare drøftar arbeidsgruppa eventuelle prinsipielle innvendingar mot bruk av slike hurtigtestar og trekkjer opp føresetnadar som gruppa meiner aktuelle testar må tilfredsstillе:

«Det foreligger etter arbeidsgruppens syn ingen prinsipielle innvendinger som taler mot at politiet skal ha tilsvarende hjemmelsgrunnlag for å gjennomføre rutinemessige tester også med henblikk på andre rusmidler enn alkohol. Eventuelle innsigelser mot en ordning med «foreløpig narkotest» knytter seg i første rekke til testmetodene og der nest til mulige tekniske svakheter ved testinstrumentene. Spørsmålet i forhold til testmetodene er om disse fremstår som for inngripende for de motorvognførerne som kontrolleres. I forhold til

testinstrumentene er spørsmålet om tilgjengelig tester er av tilstrekkelig god kvalitet, både i forhold til å kunne avdekke inntak av ulike stofftyper (faren for falske negative testresultater) og i forhold til å unngå å kaste falsk mistanke (faren for falske positive testresultater).[...]

Arbeidsgruppen forutsetter at det testutstyr som eventuelt tas i bruk må fungere tilfredsstillende og ikke medføre uforholdsmessig stor fare for falske positive resultater. [...] Det bør også vurderes om det ved forskrift skal stilles nærmere krav til det aktuelle hurtigtestapparatet, jf. vegtrafikkloven § 22 a fjerde ledd.»

5.3.3 Om hurtigtestmetodane

Arbeidsgruppa omtalar ulike testmetodar og konkluderar med at testar basert på at førarane avgir spytt er meir fordelaktige enn testmetodar basert på at føraren skal avgi svette, verte lyst i augene med ei spesiell lykt eller utføre ein spesiell dugleikstest på datamaskin:

«Arbeidsgruppen har funnet at hurtigtest basert på avgivelse av spyttprøve vil være den best egnede testmetoden. Hurtigtesting basert på spyttprøve virker å både være den testformen som er til minst sjenanse for førerne og som også har best evne til å avdekke inntak av andre rusmiddel enn alkohol.

Etter dansk rett har politiet adgang til (ved trafikk kontroll uten forutgående mistanke) å besiktige førerens øyne. Ved hjelp av en lommelykt lyser polititjenestemannen på førerens pupiller. Arbeidsgruppen stiller seg skeptisk til at politiet uten forutgående mistanke kan foreta slik testing. Til tross for at det ikke skjer et fysisk inngrep (føreren kan bli sittende ved rattet), fremstår slik lystesting etter arbeidsgruppens oppfatning som mer inngripende og ubehagelig ovenfor sjåføren enn avgivelse av svette- eller spyttprøve. Arbeidsgruppen legger videre vekt på at lystesten, til forskjell fra så vel spytt- som svetteprøve, forutsetter individuell vurdering og skjønnsutøvelse fra politiets side. Etter arbeidsgruppens oppfatning vil det trolig oppleves mer rettferdig for føreren, samt være mer kurant for tjenestemannen, at hurtigtesten analyseres av et apparat. Dersom politimannen selv skal foreta en skjønnsmessig vurdering åpnes i større grad for at det stilles spørsmål ved testresultatet.

Bruk av små håndholdte datamaskiner med ferdighetstester stiller arbeidsgruppen seg også noe skeptisk til. En slik testform vil legge et visst «press» på førerne til å prestere. For enkelte vil

dette kunne være til sjenanse og ubehag. I tillegg kan det stilles spørsmål om slike ferdighetstester vil favorisere de førerne som «klarer å skjerpe seg» når de utfører testen, typisk som følge av toleranseutvikling. Testformen vil også kunne ha svakheter i forhold til å oppdage lavpåvirkningstilfellene. Det skal bemerkes at teknologien for denne type instrumenter må forventes å utvikle seg videre.

Testing ved hjelp av metoden tegn og symptomer er relativt tidkrevende og vil blant annet kreve at føreren går ut av kjøretøyet. I tillegg vil denne metoden bare kunne oppdage de som er så påvirket at det gir seg utslag i tegn og symptomer. Metoden vil dermed ikke være effektiv i forhold til å avdekke tilfeller av lavpåvirkning. Følgelig vil metoden være mindre egnet til bruk som hurtigtest ved trafikk kontroll.

Forutsatt at det dreier seg om svette i ansiktet eller på hendene vil ikke tester basert på avgivelse av svetteprøve fremstå som særlig inngripende. Arbeidsgruppen mener likevel at spyttprøve fremstår som mer kurant og mindre ubehagelig for motorvognførerne. Det avgjørende er likevel at spytt-tester virker å ha best evne til å avdekke stoffpåvirkning. Etter dette mener arbeidsgruppen at avgivelse av spyttprøve per i dag er den best egnede testmetoden, og at den ikke kan sies å være mer inngripende eller tidkrevende overfor trafikantene enn foreløpig blåseprøve/alkotest.»

Vidare gjer arbeidsgruppa ei vurdering av om tilgjengelege hurtigtestar er av tilstrekkeleg kvalitet:

«En sentral egenskap ved en slik hurtigtest må være at den ikke i stor grad indikerer ruspåvirkning i tilfellene der sjåføren ikke har inntatt narkotika. Selv om en slik hurtigtest til bruk i vegkanten kun har en foreløpig funksjon, vil det for sjåføren oppleves ubehagelig å bli konfrontert med et uriktig positivt testutslag. Dersom tilgjengelige tester i for stor grad medfører at det rettes falsk mistanke mot førere, kan dette etter omstendighetene begrunne at man ikke bør tillate at slike brukes uten krav om forutgående mistanke.

Etter det man per i dag vet om tilgjengelig testapparatatur anser man ikke faren for falske positive testresultater som et stort problem. Problemstillingen er imidlertid ennå ikke fullt utredet.

Arbeidsgruppen forutsetter at det testutstyr som eventuelt tas i bruk må fungere tilfredsstillende og ikke medføre uforholdsmessig stor fare for falske positive resultater. Denne forutsetningen bør fremgå tydelig i en eventuell lovproposisjon.

sjon om innføring av hjemmelsgrunnlag for «narkometertesting» ved trafikkontroll. Det bør også vurderes om det ved forskrift skal stilles nærmere krav til det aktuelle hurtigtestapparatet, jf. vegtrafikkloven § 22 a fjerde ledd.

Spørsmålet blir om tilgjengelige testapparater m.m. er av en slik kvalitet at de i tilstrekkelig grad vil avdekke påvirkning av aktuelle stofftyper.

Tilgjengelige spytttester er gjennomgående godt egnet til å avdekke bruk av sentrale stofftyper som amfetamin, kokain og heroin.

Som et ledd i utviklingen av slike tester har Norge deltatt i USA/EU-prosjektet ROSITA II (Road Side Testing Assessment), avsluttet i 2006. ROSITA II-prosjektet avdekket at ingen av de tilgjengelige testene var av en slik kvalitet at de hadde evne til å avdekke påvirkning i forhold til alle aktuelle stoff. Hovedinnvendingen var at testene gav falske negative testresultat for THC og benzodiazepiner.

EU gjennomfører nå DRUID-prosjektet. Ett av formålene med prosjektet er å evaluere nøyaktigheten til spytttester på markedet. Etter arbeidsgruppens oppfatning bør funnene fra DRUID-prosjektet vies betydelig oppmerksomhet når disse foreligger.

Tilgjengelige måleinstrumenter har fortsatt svakheter knyttet til oppdagelsen av eksempelvis THC og benzodiazepiner. Det er likevel en viss utvikling å spore blant de nyeste instrumenter. Evnen til å oppdage THC synes forbedret. Det antas at den videre utvikling av instrumentene på sikt vil redusere falske negative testresultater.

Hovedinnvendingen knytter seg etter dette til tilgjengelige hurtigtesters manglende evne til å avdekke en del viktige stofftyper. Spørsmålet er om denne innvendingen er av en slik tyngde at hurtigtest basert på spyttprøve må anses uegnet til bruk ved rutinekontroller i vegkanten.

Arbeidsgruppen vil peke på at tilgjengelige testapparaters manglende evne til å oppdage en del stoffer, ikke går ut over den enkeltes rettsikkerhet. Ingen uskyldige vil bli straffet. Problemet ligger i at testene ikke vil ha like god oppdagelse i forhold til alle stofftyper. Dette siste er i seg selv uheldig. Først og fremst fordi testene da ikke vil gi så høy grad av oppdagelse som ønskelig og at oppdagelsesrisikoen i utgangspunktet da vil være større i forhold til enkelte stoff enn den er for andre. Arbeidsgruppen betviler at misbrukeres bruksmønster vil påvirkes av at et måleinstrument som «narkometer» lettere oppdager visse stoff ved at de innretter sitt valg av type narkotika forut for kjøring. Dette på tross av at slik innretting i prinsippet kan skje.

Arbeidsgruppen mener likevel at fordelene ved å innføre en slik kontrolladgang er større enn ulempene knyttet til manglende oppdagelse i relasjon til noen stoff. Selv om tilgjengelige hurtigtester ikke oppdager THC og benzodiazepiner i så stor grad som ønskelig, vil likevel en hjemmel til å gjennomføre rutinemessig hurtigtesting øke mulighetene for å oppdage påvirkede sjåfører også på annet vis enn gjennom narkometer testen. Ved at førerne må kjøre av og avgi spyttprøve, gis politiet verdifull tid og anledning til å observere førerne og deres fremferd.

Arbeidsgruppen viser til vurderinger som ble gjort i Danmark ved innføring av hjemmelsgrunnlag for rutinemessig hurtigtesting ved trafikkontroller.

Arbeidsgruppens konklusjon blir dermed at hurtigtesting er et godt egnet kontrolltiltak for å avdekke kjøring under påvirkning av flere rusmidler. At en del stoff pr i dag vanskelig lar seg avdekke, er av flere grunner ikke en avgjørende innvending mot innføring av hurtigtest.

Arbeidsgruppen finner dermed å tilrå at det innføres hjemmel for bruk av hurtigtest i vegtrafikklovens § 22 a (hjemmel for å teste uten krav om forutgående mistanke). Rettsteknisk gjennomføres dette enklest ved at det i vegtrafikkloven § 22 a første ledd tilføyes at politiet også kan gjennomføre foreløpig test av om vedkommende fører er påvirket av annet berusende eller bedøvende middel. Konsekvensen av manglende medvirkning til «narkotest» bør være den samme som konsekvensen av manglende medvirkning til alkotest. Arbeidsgruppen antar at hurtigtest ved bruk av spyttprøve er mest hensiktsmessig.»

5.3.4 Heimelsgrunnlaget for bruk av metoden «teikn og symptom»

Arbeidsgruppa gir uttrykk for fylgjande vurderingar og tilråding:

«Når formålet med undersøkelsen er å avdekke et mulig straffbart forhold, vil man etter gjeldende rett måtte søke hjemmelsgrunnlag i straffeprosesslovens regler for å anvende metoden – nærmere bestemt straffeprosesslovens bestemmelser om kroppslig undersøkelse og personransaking. Dette innebærer at metoden kan benyttes i tilfeller hvor det foreligger skjellig grunn til mistanke om overtredelse av vegtrafikklovens bestemmelser.

Arbeidsgruppen har drøftet om det vil være hensiktsmessig å presisere politiets hjemmelsgrunnlag for å benytte metoden i relasjon til mistanke om ruspåvirket kjøring. For eksempel ved at

bruk av metoden hjemles direkte i vegtrafikkloven.

I denne sammenheng peker arbeidsgruppen på at vegtrafikklovens § 22 a gir grunnlag for å ta blodprøve og for å fremstille mistenkte for klinisk legeundersøkelse. Hjemmelsgrunnlag følger av vegtrafikkloven og straffeprosesslovens §§ 157 og 195. Det må antas at lovgiver har ønsket at vegtrafikklovens § 22 a skal være mest mulig uttømmende i forhold til de etterforskningsbeføyelser politiet har ved mistanke om ruspåvirket kjøring. Etter arbeidsgruppens oppfatning tilsier dette at også bruken av metoden «tegn og symptomer» bør hjemles i vegtrafikkloven.

Den oversikt arbeidsgruppen har over metoden og bruken av denne viser at metoden benyttes i stort omfang og at den er effektiv i forhold til å avdekke påvirkning. Med påvirkning siktes her til de grader av påvirkning som gir seg utslag i aktuelle tegn og symptomer. Normalt vil dette forekomme når vedkommende har en grad av påvirkning svarende til 0,5 promille eller mer. Metoden vil dermed være mindre effektiv i forhold til å oppdage lavpåvirkningstilfeller (med påvirkningsgrad mindre enn svarende til 0,5 promille). Tegn og symptomer bør derfor i mange situasjoner benyttes i kombinasjon med hurtigtest. Det minnes om at når vilkårene for å bruke tegn og symptomer er oppfylt, vil det samtidig være grunnlag for å fremstille vedkommende for blodprøve og klinisk legeundersøkelse.

Selv om bruken av metoden etter straffeprosessloven krever skjellig grunn til mistanke, mener arbeidsgruppen at det ved hjemling i vegtrafikkloven vil være tilstrekkelig og mest hensiktsmessig at politiet har «grunn til å tro» at vedkommende har overtrådt forbudet mot ruspåvirket kjøring. Selv om dette er et noe svakere krav enn skjellig grunn til mistanke, vil det likevel være tilsvarende krav som stilles for å fremstille noen for utåndingsprøve, blodprøve og klinisk legeundersøkelse. For det første kan det hevdes at gjennomføring av «tegn og symptomer» i veikanten, etter omstendighetene vil være et mindre inngripende tiltak enn for eksempel å fremstille noen for klinisk legeundersøkelse. For det annet vil det selvsagt knytte seg retts tekniske fordeler til at samme vilkår og formulering benyttes.

Arbeidsgruppen foreslår at hjemmelsadgangen til å bruke metoden for testing av tegn og symptomer, eller liknende metode, lovfestes i vegtrafikkloven § 22 a. Vilåret for å benytte slik metode bør være at politiet har grunn til å tro at vedkommende har overtrådt forbudet mot ruspåvirket kjøring.»

5.3.5 Spyttprøve som supplement til blodprøve og lækjarundersøking

Arbeidsgruppa gjer også framlegg om å endre vegtrafikklova § 22 andre ledd slik at politiet vert gitt heimel til å avkrevje spyttprøve av den sikta i samband med at han vert framstilt for blodprøvetaking og klinisk lækjarundersøking. Det skal presiserast at arbeidsgruppa då siktar til den blodprøvetakinga og lækjarundersøkinga politiet kan framstille ein førar for når dei har «*grunn til å tro*» at vedkomande har gjort seg skuldig til ruspåverka køyring.

Analyse av føraren sitt blod kan nyttast som ein del av det bevismessige grunnlaget for straffesaka. Sjølv om det er foreslått at vilkår for å innhente spyttprøve på dette stadium av etterforskinga skal vere tilsvarende som for blodprøve («*grunn til å tro*»), understrekar arbeidsgruppa at slik spyttprøve ikkje er tiltenkt å ha sjølvstendig bevisverdi. Spyttprøve vil likevel kunne vere til monaleg hjelp ved «*screening*» av prøva, særleg i høve til oppdaging av stoff som skil seg raskt ut av blodet, til dømes heroin. Arbeidsgruppa peikar på at innhenting av spyttprøve «*på dette stadiet av saken vil dermed utelukkende være et verktøy for lettere å kunne avdekke ruspåvirkning gjennom blodprøve*».

Forslaget om å innføre heimel til å innhente spyttprøve av den sikta føraren, saman med blodprøve, vert grunnlagt med at spyttprøva vil kunne gjere det lettare å skaffe seg oversyn over kva for stoff ein ved analysen skal freiste å påvise.

I sin rapport gjer arbeidsgruppa ei samanlikning med bruk av urinprøver, og peikar på fordelane ein oppnår ved å bruke spyttprøve for å kartlegge («*screening*») kva for stoff den sikta føraren kan ha teke:

«Ved mistanke om kjøring i påvirket tilstand fremstilles mistenkte for klinisk legeundersøkelse og blodprøve, jf. vegtrafikkloven § 22a annet ledd. Dersom politiet ønsker å avkreve urinprøve av mistenkte må det etter gjeldende rett finnes adgang til dette etter straffeprosessloven. Siden formålet med urinprøven vil være å avdekke om det foreligger et straffbart forhold, vil samtykke neppe utgjøre tilstrekkelig grunnlag for å innhente urinprøve fra mistenkte, jf. uttalelse fra Riksadvokaten.

For å vurdere om en person er påvirket i henhold til vegtrafikkloven av andre rusmidler enn alkohol er det nødvendig med blodprøve. Påvisning av stoffer i urin kan ikke benyttes til vurdering av påvirkning alene. Urinfunn kan imidlertid

gi informasjon om hvilke stoffer som er inntatt, og dette kan ha betydning for påvirkningsvurderingen. Enkelte stoffer skilles svært raskt ut av blodet, for eksempel heroin som kun kan påvises få timer i blod. I urin kan heroininntak påvises noe lenger.

I tillegg til at man kan benytte urin til vurdering av hvilke stoffer som er inntatt, kan man i saker hvor det er lite blod, bruke urinprøven til screeninganalyse slik at det tilgjengelige blodvolumet kun benyttes til å bekrefte at aktuelle stoffer finnes i blodet. På denne måten øker sjansen for å påvise stoffer som kan ha hatt betydning for påvirkningen.

Et alternativ til bruk av urinprøver, er spyttprøver. Empiri viser at for eksempel heroin kan påvises betydelig lenger i spytt enn i urin, noe som gir en fordel med hensyn til fortolkningen av analyse-svarene. Bruk av spyttprøver i forbindelse med klinisk legeundersøkelse og blodprøvetaking vil kunne medføre at man i flere tilfeller kan avdekke at det har funnet sted heroininntak. Spyttprøvene må på samme måte som urin sendes til Divisjon for rettskoksikologi og rusmiddelforskning ved Nasjonalt folkehelseinstitutt for screening og eventuelt bekreftelsesanalyser. Svartiden vil således bli som i dag. Som for urin, kan spytt benyttes til screening i saker hvor det er lite blod.

I tillegg til fordelene når det gjelder påvisningstid i spytt etter heroininntak har spyttprøver en stor fordel når det gjelder selve prøvetakingen. Avgivelse av spyttprøve må kunne karakteriseres som en relativt enkel og lite tyngende prøveform.

Sammenlignet med urinprøve under tilsyn vil det være en mye enklere og mer kurant form for prøve. I en del saker går det dessuten med mye tid for å vente på at prøvegiver kan avgi urinprøve, og dette slipper man ved bruk av spyttprøver.

Arbeidsgruppen foreslår at det i vegtrafikkloven § 22 annet ledd inntas et hjemmelsgrunnlag for politiet til, i forbindelse med blodprøve eller klinisk legeundersøkelse, å avkreve spyttprøve når det er grunn til å tro at vedkommende har overtrådd vegtrafikkloven § 22 første ledd. Arbeidsgruppen har ved denne anledning sett hen til at det foreligger et saklig behov for å benytte spyttprøver som hjelpemiddel for å avdekke påvirkning av andre rusmidler enn alkohol, særlig i forhold til å avdekke her[oin]påvirkning i strid med vegtrafikkloven. Videre er prøveformen lite inngripende og tyngende.

I vegtrafikkloven § 22 a tredje ledd bør det presiseres at slik spyttprøve skal tas av lege, sykepleier eller bioingeniør, jf. gjeldende § 22 a tredje ledd annet punktum.»

5.4 Høyringsinstansane sitt syn og departementet sine generelle vurderingar

Ingen av høyringsinstansane går i mot arbeidsgruppa sine forslag til endringar i vegtrafikklova § 22 a. Med få unntak er det berre forslaget om innføring av lovheimel til å nytte hurtigtesting ved trafikkontroll som har resultert i merknadar frå høyringsinstansane. Innspela frå høyringsinstansane vil verte handsama under.

Samferdselsdepartementet sluttar seg i hovudsak til arbeidsgruppa sine vurderingar og tilrådingar om endringar i vegtrafikklova § 22 a. Departementet finn likevel grunn til å knytte nokre presiserande merknadar til arbeidsgruppa sitt lovforslag, samt foreslå nokre mindre ordlydsendringar, samanlikna med forslaget frå arbeidsgruppa.

5.4.1 Heimel til å nytte hurtigtesting ved trafikkontroll for å avdekke påverknad av andre stoff enn alkohol

Fylgjande høyringsinstansar har kommentert dette framlegget særskilt i sine høyringsfråsegner:

Riksadvokaten, TL, Norsk Motorcykel Union (NMCU), Trygg Trafikk, MA, Politiets Fellesforbund og Statens Havarikommisjon (SHT) støttar forslaget.

Advokatforeningen «har ingen spesielle kommentarer til de foreslåtte endringene i reglene om rutinemessige rustester også uten direkte mistanke om påvirkning slik man pr. i dag har for tilfelle med hensyn til alkotest»

NLF tykkjer at «et regelverk som gjør det enklere å kontrollere og luke ut ruspåvirkede kjørerer er positivt».

NAF seier seg «ikke minst ut fra et trafikksikkerhetssynspunkt [...], enig i at det gis tilsvarende hjemmel når det gjelder avdekking av kjøring under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol.»

FHI er «positive til at det gis hjemmel til kontroll av motorvognførere uten krav til mistanke om påvirkning, tilsvarende som ved mistanke om alkoholbruk». FHI viser samstundes til, nett som arbeidsgruppa sjølve gjer, at tilgjengelege hurtigtestar ikkje har like god oppdaging i høve til alle stoff.

Politidirektoratet «støtter» forslaget, men peikar på at bruk av hurtigtestar (spytttestar) ved trafikkontrollar kan by på utfordringar, då det med tilgjengelege testar kan ta lengre tid å gjennomføre kvar einskild test enn ynskjeleg.

Legemiddelverket har ikkje innvendingar til innføring av eit slikt heimelsgrunnlag, men peikar på at hurtigtestar også vil kunne gi utslag overfor personar som tek føreskrivne lækjarmiddel.

NTNU er samde med arbeidsgruppa i forslaget, men meiner likevel at rapporten i enda sterkare grad skulle framheva at spyttprøver er «*beheftet med betydelig feilmargin*». NTNU meiner vidare at arbeidsgrupperapporten også burde ha presisert tydlegare at politiet vil kunne ha moglegheit til å foreta vidare etterforsking sjølv om hurtigtesten er negativ. Også DRK etterlyser ei klar presisering av at negativ hurtigtest ikkje er til hinder for vidare kontrolltiltak. DRK støttar elles innføring av eit slikt heimelsgrunnlag, men syner til nokre kvalitetsføresetnadar som dei meiner bør oppfyllest. Kvalitetsføresetnadane som DRK syner til felle i stor grad saman med dei føresetnadane for bruk av hurtigtestar som også arbeidsgruppa legg til grunn.

S a m f e r d s e l s d e p a r t e m e n t e t sluttar seg til arbeidsgruppa sin føresetnad om at hurtigtestapparat som vert tekne i bruk ikkje må medføre uforholdsmessig stor fare for falske positive resultat, og at dei i størst mogleg grad må ha evne til å avdekke påverknad forårsaka av flest mogleg relevante rusande eller døyvande middel.

D e p a r t e m e n t e t har merka seg at arbeidsgruppa uttalar at «*[e]tter det man per i dag vet om tilgjengelig testapparat anser man ikke faren for falske positive resultater som et stort problem*». Likeeins har d e p a r t e m e n t e t merka seg at arbeidsgruppa også peikar på at denne problemstillinga enno ikkje er heilt greidd ut. Dersom bruk av hurtigtestar hadde den konsekvens at det i monaleg grad vart retta falsk mistanke mot førarar som ikkje hadde rusgivande stoff i kroppen (falske positive testar), kunne dette etter omstenda grunngi at ein var tilbakehaldne med å opne for hurtigtesting utan krav til mistanke mot føraren.

Arbeidsgruppa syner i sin rapport til arbeidet som vert gjort i det EU-finansierte prosjektet, DRUID, jf. omtale under kapittel 5.3.3. Eit av delprosjekta i DRUID har prøvd ut og vurdert fleire tilgjengelege apparat for slik spytttesting. Diverre ligg det enno ikkje føre sluttrapport frå dette delprosjektet. Førebelse vurderingar gjort i DRUID-delprosjektet verkar likevel å stadfeste at faren for falske positive testar ikkje kan reknast som eit stort problem. Faren for falske positive testar verkar ikkje vere særleg større for slike hurtigtestar enn den er for alkometertestar. Det skal for ordens skuld gjerast merksam på at ein ved politiet sin bruk av alkometer (førebelse blåseprøver)

- som tenar same funksjon for å kontrollere og eventuelt indikere promillekøyring - opplever at ein marginal del av testane er falske positive.

Dersom ein falsk positiv test medverkar til at ein ikkje-påverka førar vert framstilt for vidare prøvetaking, blodprøve eller utandingsprøve, er det sjølv sagt i seg sjølv uheldig. For den som vert framstilt på uriktig grunnlag vil det kjennest stigmatiserende og urettvist. Per i dag verkar likevel omfanget av dette problemet alt i alt å vere lite. Som synt til over, ligg det heller ikkje føre haldepunkt som tilseier at dette problemet i særleg grad vil bli større ved bruk av hurtigtestar for å kontrollere mogleg påverknad av andre stoff enn alkohol. Alkometertest og hurtigtest for å kunne avdekke køyring påverka av annan rus enn alkohol har berre ein førebels funksjon. Testane tenar berre som ein indikator for mogleg påverknad. Det er uansett etterfylgjande blodprøve eller utandingsprøve som vert lagt til grunn ved bevisvurderinga. Uriktige førebelse testar medfører ikkje fare for at nokon vert straffa på uriktig grunnlag.

Den objektive og subjektive risikoen for å verte oppdaga når ein utfører ei straffbar handling har innverknad på kor mange brot på vegtrafikklova som vert gjort. Som synt til av arbeidsgruppa indikerar ei svensk undersøking at auke i omfanget av tilfeldig alkotesting hadde positiv trafikktryggleikseffekt. Det er grunn til å tru at innføring av heimel for politiet til å kunne gjennomføre tilfeldig hurtigtesting (utan krav til mistanke) også vil gi positiv trafikktryggleiksgevinst.

Som nemnt over knyt det seg større problematikkk til tilgjengelege testapparat si evne til oppdaging av nokre viktige stoff. Førebelse resultat frå det europeiske forskingsprosjektet DRUID tyder på at tilgjengelege apparat syner ei viss betring i oppdaginga av THC, verkestoffet i cannabis. Dei seinare års norske vegkantundersøkingar indikerar at sovemedisinane zopiklone, zolpidem, og benzodiazepinar (ei gruppe avslappande stoff) vert nytta av mange motorvognførarar. Diverre har ikkje tilgjengelege hurtigtestar si evne til å oppdage desse sovemedisinane vorte særskilt vurdert av det aktuelle DRUID-delprosjektet. Aktuelle testapparat si evne til å oppdage også desse nemnde stoffa vil bli teke høgde for i samband med justisstyresmaktene sine innkjøp og kvalitetsvurderingar av hurtigtestar.

Vidare skal gjerast merksam på at bruk av dei hurtigtestapparata som per i dag er tilgjengelege på marknaden, vil innebere at gjennomføring av kvar einskild test vil ta noko lenger tid enn gjennomføring av alkometertest tek i dag. Dette kan tenkast å få visse praktiske konsekvensar for kor-

leis politiet mest mogleg effektivt kan nyttiggjere seg hurtigtestane. Det er ikkje gitt at bruken til alkometra og hurtigtestane vil falle heilt saman.

De p a r t e m e n t e t sluttar seg til arbeidsgruppa si vurdering av at hurtigtestapparata sine eventuelle veikskapar i høve til oppdaging av visse stofftypar ikkje bør vere ei avgjerande innvending mot at ein innfører lovheimel for og tek i bruk slike hurtigtestar.

I høyringa vart det av *NTNU* og *DRK* peikt på at hurtigtestane si eventuelle manglande evne til oppdaging av visse stofftypar ikkje må få negative trafikktryggleikskonsekvensar gjennom at politiet «*stolar blindt*» på testane, og dermed let sjåførar køyre vidare utan nærare kontroll dersom hurtigtesten er negativ. Ved kontroll av ein motorvognførar skal politiet gjere ei totalvurdering av alle relevante omstende. Sjølv om ein hurtigtest gir negativt resultat kan likevel andre tilhøve, typisk observasjonar av køyreåttferd, lukt, ytre teikn og symptom, gi politiet «*grunn til å tro*» at vedkomande har gjort seg skuldig i brot på vegtrafikklova § 22. Politiet kan då likevel framstille vedkomande for vidare etterforskningssteg, gjennomføring av test av teikn og symptom og/eller blodprøve og klinisk lækjarundersøking.

Heimel til å gjennomføre hurtigtest ved trafikkontroll gir også politiet høve til å observere fleire førarar på nært hald og over ei viss tid. Dette aukar politiet sine moglegheiter til å avdekkje ruspåverka køyring gjennom observasjonar. Ein relativt sett stor del av norske polititene stemmenn har opplæring i å identifisere stoffpåverknad gjennom observasjon av teikn og symptom. Trass i at ein i Noreg til no ikkje har hatt heimel til å foreta særskilt kontroll av køyring under påverknad av andre rusmiddel enn alkohol utan grunngitt mistanke, avdekkjer Noreg, samanlikna med andre land, eit relativt sett stort tal førarar påverka av andre rusmiddel enn alkohol. Negativ hurtigtest vil difor ikkje i seg sjølv medføre at den kontrollerte føraren ikkje vert gjenstand for ytterlegare vurdering og eventuelle vidare etterforskningssteg, jf. omtale over.

De p a r t e m e n t e t ser heller ikkje at dei operative utfordringane politiet måtte møte, til dømes i form av at gjennomføring av kvar einskild hurtigtest vil ta noko lenger tid enn gjennomføring av alkometertest, kan vere avgjerande innvendingar mot innføring av lovheimel for bruk av hurtigtestar. Slike hurtigtestar vil uansett representere ei forbetring i politiet sine moglegheiter til å avdekke køyring påverka av andre stoff enn alkohol. Politiet vil sjølve kunne tilpasse bruken av hurtigtestane slik at desse vert nytta på ein mest mogleg ressurseffektiv måte, mellom anna

med omsyn til både trafikktryggleiken og trafikkavviklinga.

Utviklinga av hurtigtestapparat er i ein relativt tidleg fase. Det er ikkje usannsynleg at det om relativt få år vil vere tilgjengeleg apparat som er enda meir pålitelege, som har enda betre evne til å oppdage dei ulike stofftypane, og som gjennomfører kvar test enda raskare. De p a r t e m e n t e t meiner likevel at ein allereie på noverande tidspunkt bør etablere naudsynt heimelsgrunnlag og ta i bruk slik hurtigtesting. Allereie no kan ein forvente at tiltaket vil gi trafikktryggleiksgevinst. Etter kvart som utviklinga aukar kvaliteten på hurtigtestapparata vil ein kunne heve ambisjonsnivået og kvalitetsforventingane.

Politidirektoratet har nedsett ei arbeidsgruppe som gjer vurderingar i høve til potensielle hurtigtestapparat og utarbeiding av tilbodsutlysning med kravsspesifikasjon til aktuelle hurtigtestapparat. Denne arbeidsgruppa fylgjer utviklinga i det tidlegare nemnde DRUID-prosjektet. Dersom Stortinget fylgjer opp regjeringa sitt forslag om å innføre lovheimel for å ta i bruk slik hurtigtesting, vil Politidirektoratet lyse ut ein tilbodskonkurranse for innkjøp av hurtigtestapparat til politiet. De p a r t e m e n t e t legg til grunn at den type hurtigtestapparat som måtte bli kjøpt inn vil tilfredsstille ovannemnde kvalitetsføresetnader.

Vidare syner de p a r t e m e n t e t til at Politidirektoratet har utarbeidet en instruks for bruk av alkotest (førebels blåseprøve) i vegtrafikk- og sjøaker (instruks GP-4020). De p a r t e m e n t e t legg til grunn at ein tilsvarende instruks, med naudsynte tilpassingar, vil bli utarbeidd for bruk av aktuelle hurtigtestar.

Vegtrafikklova § 22 a fjerde ledd gir heimel for utarbeiding av nærare reglar om dei testmetodar som paragrafen sine andre ledd nemner. Dette inneber at dersom ein i arbeidet med å ta i bruk slike hurtigtestar, eller gjennom erfaring med bruken av slike testapparat, kjem til at det er behov for ei slik forskriftsregulering, vil Samferdselsdepartementet og/eller Justis- og Politidepartementet fylgje det vidare opp.

De p a r t e m e n t e t vil ha kontakt med justisstyresmaktene i førebuingane med å legge til rette for å ta til med bruk av slik hurtigtesting.

De p a r t e m e n t e t sluttar seg til arbeidsgruppa sitt forslag om at konsekvensen av manglande medverknad til hurtigtest for å avdekke køyring under påverknad av andre stoff enn alkohol, bør vere tilsvarende som for manglande medverknad til alkotest. Dette inneber at manglande medverknad til hurtigtest normalt vil medføre framstilling etter vegtrafikklova § 22 a andre ledd.

5.4.2 Heimelsgrunnlaget for bruk av metoden «teikn og symptom»

Det er berre *Riksadvokaten* som har kommentert dette endringsforslaget frå arbeidsgruppa. *Riksadvokaten* uttalar:

«En ser ikke tungtveiende betenkeligheter ved at bestemmelsen innfører et hjemmelsgrunnlag for å avdekke påvirkning av andre stoffer enn alkohol etter kriteriet «grunn til å tro» at det foreligger overtredelse av vegtrafikkloven § 22. Som påpekt av arbeidsgruppen, er det tilsvarende krav som stilles for å fremstille noen for utåndingsprøve, blodprøve og klinisk legeundersøkelse. Noen saklig grunn til å sette strengere krav til testing av tegn og symptomer foreligger neppe, og det synes upraktisk å operere med forskjellige vilkår for de ulike undersøkelsene.»

5.4.3 Spyttprøve som supplement til blodprøve og lækjarundersøking

Oslo politidistrikt og *DRK* har sett fram merknadar til dette forslaget til endring av vegtrafikklova § 22 a andre og tredje ledd.

Via *Politidirektoratet* gir *Oslo Politidistrikt* uttrykk for fylgjande:

«I forslaget er det lagt til grunn at spyttprøve kan tas av lege, sykepleier eller bioingeniør. I forbindelse med deltagelse i forskjellige prosjekter har tjenestemenn ved Oslo pd bistått FHI med å samle spyttprøver (referanseprøver). Utstyret man har fått tildelt av FHI til dette bruk har vært meget enkelt å bruke. I disse dager pågår det et nytt prosjekt med innsamling av spyttprøver. Denne gangen er det riktig nok leger som forestår innsamlingen, men utstyret som benyttes er så enkelt å bruke at enhver tjenestemann kunne foretatt innsamlingen. Systemet har til og med en egen indikasjon som viser når det er avgitt tilstrekkelig spytt. Det anbefales derfor at det legges til rette for at tjenestemenn kan foreta spyttprøver spesielt med tanke på muligheten for at man i framtiden kan bruke spytt på lik linje med blod for domfellelse. Å bruke spytt vil være svært ressursbesparende, i tillegg til at det vil være en lite inngripende måte å innhente bevis på.»

DRK uttalar at:

«det er hensiktsmessig at spytt brukes som analysemedium, noe som er lite inngripende. Andre

medier, herunder urin, virker i dag mindre egnet som screeninganalyse ved vegtrafikk-kontroller m.m. Vi støtter også forslaget om at spyttprøver kan benyttes som et supplement til blodprøver for å avdekke inntak av gitte substanser som har lengre påvisningstid i spytt enn i blod og/eller urin. Vi mener at det fortsatt bør være aktuelt å innhente urinprøve sammen med blodprøven.»

S a m f e r d s e l s d e p a r t e m e n t e t finn det tenleg å presisere at det må skiljast mellom spyttprøve innhenta ved hurtigtesting etter vegtrafikklova § 22 a fyrste ledd og den spyttprøva som vert foreslått skal kunne innhentast med heimel i vegtrafikklova § 22 a andre ledd, i samband med at den sikta vert framstilt for blodprøve og klinisk lækjarundersøking.

D e p a r t e m e n t e t understreker at det her er tale om innhenting av spytt til bruk ved ein innleiande screening/kartlegging av kva for stoff den sikta føraren verkar ha i kroppen. D e p a r t e m e n t e t sluttar seg til føresetnaden lagt til grunn av arbeidsgruppa, om at spyttprøve innhenta med heimel i vegtrafikklova § 22 a andre ledd ikkje bør ha sjølvstendig bevisverdi. Innhenting av spyttprøve etter vegtrafikklova § 22 a vil utelukkande vere eit verkty for lettare å kunne avdekke påverknad av andre rusmiddel enn alkohol ved etterfylgjande analyse av blodprøve. Ei slik kartlegging vil særleg kunne vere nyttig for lettare å kunne avdekke heroinpåverknad.

Innhenting av spyttprøve etter vegtrafikklova § 22 a andre ledd vil berre skje i saker der det også vert innhenta blodprøve. Det er dermed praktisk for både lækjar, politi og sikta at blodprøvetaking og innhenting av spyttprøve skjer samstundes. Fylgjeleg vil det ikkje vere meir ressurskrevjande at lækjar, sjukepleiar eller bioingeniør innhentar spyttprøva, enn om ein polititenestemann gjer det. Ei slik løysing kan til og med hevdast å vere mest ressurseffektiv.

Funn i spyttet vil indirekte eller direkte kunne ha innverknad på kva for stoff og stoffmengder ein gjennom analyse av blodprøva kan påvise i kroppen til vedkomande førar. At desse spyttprøvene vert innhenta av lækjar, sjukepleiar eller bioingeniør er i tillegg med på å sikre tillita til denne testforma. På denne bakgrunn finn d e p a r t e m e n t e t det er mest tenleg å vidareføre arbeidsgruppa sitt forslag til regel i vegtrafikklova § 22 a tredje ledd, om at spyttprøve etter vegtrafikklova § 22 a andre ledd berre skal kunne innhentast av lækjar, sjukepleiar eller bioingeniør.

6 Tap av føreretten som fylgje av straff for ruspåverka køyring

6.1 Gjeldande rett

Utgangspunktet ved straff for ruspåverka køyring (brot på vegtrafikklova § 22), er at det i same dom eller førelegg skal fastsetjast tap av føreretten for minst eitt år. Dette fylgjer av den tvingande regelen i vegtrafikklova § 33 nr.1 andre ledd, fyrste punktum.

For alkoholsakene sin del vert dette utgangspunktet modifisert gjennom regelen i leddet sitt andre punktum, som slår fast at den tvingande regelen gitt i fyrste punktum, som føreskriv tap av førerett i minst eitt år ved straff for ruspåverka køyring, ikkje gjeld sakstilhøve som fell inn under vegtrafikklova § 31 andre ledd, bokstav a. Regelen i vegtrafikklova § 31 andre ledd, bokstav a gjeld køyring med alkoholkonsentrasjon i blodet til og med 0,5 promille.

For dei såkalla lågpromilletilfella, alkoholkonsentrasjon i blodet til og med 0,5 promille, må ein falle attende på den alminnelege regelen om tap av føreretten, gitt i vegtrafikklova § 33 nr. 1 fyrste ledd, som inneber at det i ein straffedom eller førelegg, kan fastsetjast tap av føreretten «for en bestemt tid eller for alltid».

Med heimel i vegtrafikklova § 33 nr. 1 femte ledd har Justis- og politidepartementet gitt utfyllande reglar om tap av føreretten i forskrift 19. desember 2003 nr. 1660 (tapsforskriften). Formålet bak forskriftsreguleringa er å sikre likehand-saming i saker om tap av føreretten.

I fylgje tapsforskrifta § 3-1 fyrste ledd, skal straff for føring av motorvogn med 0,4 promille eller lågare normalt ikkje medføre tap av føreretten. Andre ledd i same paragraf avgjer at dersom alkoholkonsentrasjonen var mellom 0,4 promille til og med 0,5 promille, bør tap av føreretten fastsetjast til minst 6 månader. Tapsforskrifta gir likevel uttrykk for at reglane i tapsforskrifta § 3-1 fyrste og andre ledd berre er utgangspunkt – skjerpande eller formildande omstende ved den konkrete saka kan grunngi strengare eller mildare reaksjon.

Tapsforskrifta § 3-2 gir reglar om tapstid ved straff for køyring med høgare alkoholkonsentra-

sjonar i blodet enn 0,5 promille, og for tilfelle der alkoholkonsentrasjonen har vore over 0,5 promille og det gjer seg gjeldande skjerpande omstende. Paragrafane 3-3 og 3-4 i tapsforskrifta utfyller reglane i vegtrafikklova § 33 nr. 1 tredje ledd, om gjenteken promillekøyning. Tapsforskrifta § 3-6 slår fast at dersom person med førerett vert straffa for køyring under påverknad av annan rus enn alkohol, skal tap av føreretten fastsetjast etter retningslinene som gjeld for tap av føreretten ved straff for køyring med alkoholkonsentrasjon høgare enn 0,5 promille, jf. tapsforskrifta § 3-2.

Trass i at tap av føreretten i medhald av vegtrafikklova § 33 nr. 1 vert fastsett i forlenginga av ein straffereaksjon, er tapsreaksjonen formelt sett ikkje rekna som straff. Tapsinstituttet er i hovudsak grunngitt med trafikktryggleikssyn, og behovet for å ta trafikkfarlege førarar ut av trafikken. Likevel er det på det reine at tap av føreretten er meint å ha både ein ålmenn- og ein individualpreventiv funksjon. Tap av føreretten kan også oppfattast å ha ein straffeliknande karakter, jf. til dømes drøftingar i Rt. 2002 s.1216 og NOU 1987:11.

6.2 Framand rett

6.2.1 Sverige

Den svenske körkortslagen kapittel 5, § 3 avgjer at føreretten skal dragast inn («återkallast») når førarkorthavaren har brote forbodet mot ruspåverka køyring («rattfylleri» og «grovt rattfylleri»). Inndragingstida skal vere minst ein månad og høgst tre år. Ved straff for «grovt rattfylleri» skal inndragingstida fastsetjast til minst eitt år, jf. körkortslagen kapittel 5, § 6. Ved straff for køyring med alkoholkonsentrasjon i blodet lågare enn 0,5 promille opnar körkortslagen § 6 for at det berre vert gitt ei åtvaring (i staden for inndraging), når det av særlege grunnar kan reknast som eit tilstrekkeleg tiltak.

6.2.2 Danmark

Færdselsloven § 125 jf. § 126 avgjer at den som gjer seg skuldig i promillekøyring med alkoholkonsentrasjon i blodet lågare enn 1,2 promille vert fråkjent føreretten på vilkår av at han i ei prøvetid på tre år ikkje gjer seg skuldig i vegtrafikkbrot som medfører tap av føreretten. Tilsvarande gjeld for førar som har gjort seg skuldig i brot på den danske nullgrensa for køyring med andre stoff enn alkohol i kroppen, så lenge køyringa ikkje vert rekna som brot på den danske påverknadsregelen i færdselsloven § 54 stk. 2, det såkalla «førerevnekriteriet». Straff for promillekøyring med alkoholkonsentrasjon 1,2 promille eller høgare medfører vilkårslaut tap av føreretten for ei periode på minst tre år. Det same gjeld brot på «førerevnekriteriet» i færdselsloven § 54 stk. 2, når handlinga vert rekna for å ha skjedd under skjerpa omstende. Særleg formildande omstende kan grunnngi at brot som normalt medfører vilkårslaut tap av føreretten, likevel berre skal vere gjenstand for «betinginget frakendelse», jf. færdselsloven § 126 stk. 2.

6.2.3 Andre europeiske land

I dei fleste andre EU-land, til dømes Finland, Belgia, Tyskland, Spania og Portugal, kan ein tape føreretten ved straff for ruspåverka køyring. Eit gjennomgåande trekk synest å vere at terskelen for tap av føreretten for promillekøyring er høgare enn i Noreg. Fyrst ved dei høgare alkoholkonsentrasjonar i blodet vert det reagert med tap av førerett. Lengdene på tapsperioden spenner relativt vidt, frå få månadar til fleire år. For køyring påverka av andre stoff enn alkohol gir lovgivinga i dei fleste land høve til inndraging av føreretten for omtrent like lang tid som tilfelle er i alkoholsaker. Ein tendens mellom dei landa som har ulike former for nulltoleransetilnærming synest likevel å vere at brot på nullgrensa ikkje automatisk leier til tap av føreretten, men at tap av føreretten fyrst slår inn ved noko høgare påverknad.

6.3 Arbeidsgruppa sitt forslag til lovendringar

6.3.1 Fleirtalet i arbeidsgruppa

Eit fleirtal i arbeidsgruppa tilrår ei vidareføring av prinsippet nedfelt i vegtrafikklova § 33 nr. 1 andre ledd, om at straff for køyring med påverknad frå 0,5 promille og lågare ikkje automatisk skal medføre tap av føreretten. Regelen i vegtrafikklova

§ 33 nr. 1 andre ledd byggjer mellom anna på det prinsipielle utgangspunkt at ulukkesfaren ved promille under 0,5 er relativt liten samanlikna med ulukkesfaren når promillen er høgare. Fleirtalet i arbeidsgruppa foreslår at tilsvarande tilnærming også bør kome til bruk andsynes køyring under påverknad av andre rusmiddel enn alkohol, og foreslår difor at straff for køyring påverka av andre stoff enn alkohol fyrst skal medføre tap av føreretten når konsentrasjonen av stoff i blodet har vore høgare enn svarande til 0,5 promille. Terminologisk viser arbeidsgruppa til køyring med påverknad svarande til 0,5 promille eller lågare som køyring med *lågpåverknad*. Nemninga vert nytta andsynes både køyring påverka av alkohol og andre stoff.

Om det prinsipielle grunnlaget for dette standpunktet skriv fleirtalet i arbeidsgruppa:

«I forlengelsen av arbeidsgruppens forslag om å innføre et nulltoleranseprinsipp for føring av motorvogn etter inntak av narkotika, har arbeidsgruppen drøftet om straff for overtredelse av nulltoleransegrensen som utgangspunkt bør medføre tap av føreretten.

Arbeidsgruppen tar utgangspunkt i lavpåvirkningstilfellene generelt. Arbeidsgruppen ser ikke grunn til å skille mellom alkohol eller andre stoff som årsak til den aktuelle påvirkningen. Grunnlaget for et eventuelt slikt skille måtte i tilfelle være at bruk av narkotika er straffbart og at førerens beskyttelsesverdige interesse av den grunn kan hevdes å være mindre. Arbeidsgruppen kan imidlertid ikke se tilstrekkelig gode grunner til at lavpåvirkning forårsaket av narkotika skal behandles annerledes enn lavpåvirkning forårsaket av alkohol. Påvirkningsgrad og eventuelle andre skjerpene eller formildende omstendigheter ved saken bør være avgjørende for tapstiden, ikke om påvirkningen skyldes alkohol eller annen rus.

Hensyn og synspunkt som begrunner promillegrensen på 0,2 og som langt på vei sammenfaller med de hensyn som begrunner arbeidsgruppens forslag om å innføre et nulltoleranseprinsipp for andre stoff enn alkohol, kan også tilsi at lavpåvirkningskjøring bør kunne medføre et kortere tap av føreretten. Dersom det legges til grunn at kjøring med lavpåvirkning ikke medfører nevneverdig økt ulykkesrisiko, kan det fremstå som inkonsekvent at slik kjøring møtes med straff men ikke med inndragning av førerkort. Videre vil tap av førerett i lavpåvirkningssakene antagelig virke preventivt og dermed sikre en mer effektiv etterlevelse av forbudet mot ruspåvirket kjøring. En del

sjåførar vil antagelig ha større «frykt» for å miste «lappen» enn for å bli ilagt en bot i den størrelsesorden som er aktuelt i lavpåvirkingstilfellene. Arbeidsgruppen finner imidlertid at det gjer seg gjeldende vektige innvendingar mot å endre regelverket slik at kjøring med lavpåvirking som hovedregel vil medføre tap av førerett.

Tap av førerett er en inngripande reaksjon. I utgangspunktet benyttes tapsinstituttet overfor kjøreadfærd som anses å kunne medføre aktuell eller potensiell kvalifisert trafikkfare. Dette utgangspunktet ligger også bak sonderingen gjennomført i tapsforskriften § 3-1 første ledd jf. annet ledd og vegtrafikkloven § 33 nr. 1 annet ledd jf. første ledd. At det gjennomgåande ikke fastsettes tap av førerett ved straff for lavpåvirking, har bakgrunn i man anser at lavpåvirkingstilfellene normalt sett ikke medfører en vesentlig økning i ulykkesrisiko.»

Fleirtalet i arbeidsgruppa syner vidare til fylgjande fråsegn i Ot.prp nr. 26 (1999-2000) s. 22. «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»

Fleirtalet i arbeidsgruppa gjer vidare ei samanlikning med andre brot på vegtrafikklova, og syner til at terskelen for å straffe som regel ligg lågare enn terskelen for tilbakekall av førerkortet:

«Tap av føreretten inntre som regel først når overtredelsen anses noe mer alvorlig og hvor man i alminnelighet anser at overtredelsen vil kunne medføre større aktuell eller potensiell ulykkesfare. Eksempelvis vil føreretten ikke inndras ved enhver fartsovertredelse. Først når fartsovertredelsen er så vidt betydelig at man anser den potensielle ulykkesfaren som mer nærliggende, vil overtredelsen medføre tap av føreretten. [...] I utgangspunktet så rammer tapsinstituttet kjøreadfærd som kan anses å medføre kvalifisert trafikkfare. Dersom man som hovedregel skulle inndra førerkortet som følge av straff for lavpåvirking, ville det kunne hevdes å støte i mot dette bærende utgangspunktet. [...]

Dersom tapsinstituttet skal omfatte mindre trafikkfarlig kjøreadfærd enn per i dag, bør det etter flertallets mening eventuelt komme som følge av en bredere gjennomgang av tapslovgivningen. Ved en slik gjennomgang av tapsinstituttet må en eventuell senking av terskelen for tap av føreretten

også vurderes i forhold til andre overtredelser av vegtrafikklovgivningen.»

Fleirtalet peikar også på at kombinasjonen straffe-reaksjon og tap av førerkort vil gi ei monaleg total sanksjonsbyrde:

«Videre bør det ved utformingen av regelverket sees hen til den totalbelastning en gitt rettstilstand vil medføre for overtrederen. Etter flertallets oppfatning vil det kunne stilles spørsmål om forholdsmessigheten ved å inndra føreretten som følge av straff for lavpåvirking».

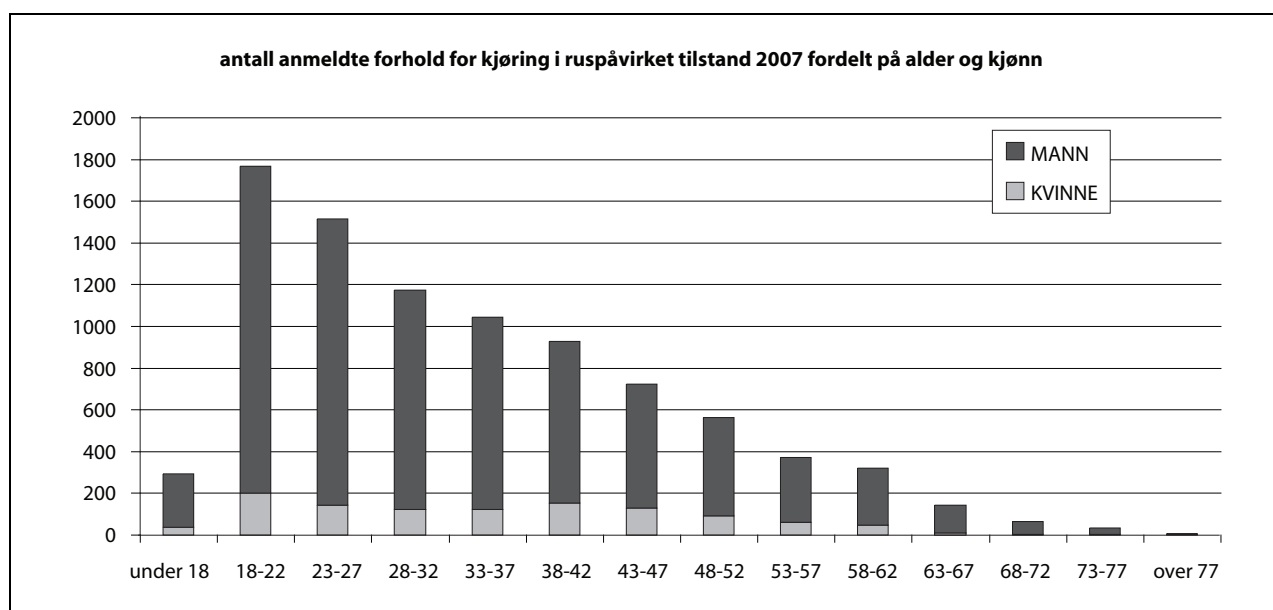
I forlenginga av dette foreslår fleirtalet at regelen gitt i tapsforskrifta § 3-1 andre ledd vert oppheva. Regelen slår fast at ved promille frå 0,4 til og med 0,5, bør tap av førerett fastsetjast til minst seks månader. Fleirtalet gir uttrykk for at dei finn det uheldig at så vidt marginale ulikskapar i påverknadsgrad skal vere avgjerande for om førerkortet vert inndrege eller ikkje. Det vert vidare trekt fram at prinsippet nedfelt i tapsforskrifta § 3-1 ikkje vil vere direkte overførbart på tilfella av køyring påverka av andre stoff enn alkohol, då det vitenskaplege materiale som gjer det mogleg å antyde faste grenser for andre stoff enn alkohol, ikkje gir grunnlag for, med tilstrekkeleg presisjon, å fastslå dei marginale forskjellane som gjer seg gjeldande i påverknadssiktet 0,4 – 0,5 promille.

Fleirtalet modifierar ovannemnde utgangspunkt ved å gjere framlegg om ei særregulering for dei med førerkortet på prøve, jf. forskrift om førerkort m.m. 19. januar 2004 nr. 298 § 4-2. Det vert foreslått at dei med føreretten på prøve som vert straffa for ruspåverka køyring skal tape føreretten, sjølv om graden av påverknad svarar til 0,5 promille eller lågare. Regelen vert foreslått å skulle gjelde både køyring påverka av alkohol og andre stoff. Det vert foreslått at tapstida skal vere frå tre til seks månader.

Det vert foreslått at vegtrafikklova § 33 nr. 1 andre ledd skal bli gitt fylgjande ordlyd (endringar i kursiv):

Tapet av førerett fastsettes for minst 1 år dersom rettighetshaveren blir ilagt straff for overtredelse av § 22, jf. § 31. Dette gjelder ikke for overtredelser som nevnt i § 31 annet ledd bokstav a, med mindre rettighetshaveren har føreretten på prøve. Blir den som har førerett på prøve ilagt straff for overtredelser som nevnt i § 31 annet ledd bokstav a, fastsettes tap av førerett for inntil ett år.

Om bakgrunnen for dette forslaget uttalar fleirtalet:



Figur 6.1 Alder og kjønnsfordeling i anmeldte overtredelser for kjøring i ruspåvirket tilstand (UP)

«Statistikk viser at motorvognførere som har hatt førerett i relativt kort tid, ofte unge sjåførere, er hyppigere innblandet i trafikkulykker og overrepresentert i forhold til straff for ruspåvirket kjøring og fartsovertredelser.

For eksempel var 30,1 % av de som ble pågrepet for ruspåvirket kjøring i 2007 ungdom under 25 år. Ungdom under 25 år er også overrepresentert i alle former for trafikkulykker, samt til alle tidspunkt på døgnet eller i uken. Statistikken viser samtidig at på kvelds- og nattetid i helgene er ungdom under 25 år særlig utsatt for trafikkulykker.

Arbeidsgruppen har derfor vurdert om disse forholdene tilsier at man for de med føreretten på prøve, likevel som utgangspunkt bør inndra førerkortet ved straff for lavpåvirkning. [...]

Etter gjeldende rett er den eneste praktiske forskjell mellom en fører som har føreretten på prøve og andre, at de med føreretten på prøve vil måtte avlegge ny full førerprøve etter tap av føreretten som følge av brudd på trafikale adferdsregler, jf. førerkortforskriften § 4-2. Denne regelen gjelder uten hensyn til tapsperiodens lengde.

I forhold til motorvognførere som har førerett på prøve, kan det hevdes å være spesielt aktuelt og velegnet med foranstaltninger som virker avskrekkende og holdningsskapende for å påvirke denne gruppens adferd i trafikken, jf. redegjørelse over om de hensyn tapsinstitutttet ivaretar. Det vises i denne forbindelse til opplysninger om ungdoms overrepresentasjon i forhold til ruspåvirket kjøring og trafikkulykker generelt.

Videre så ligger det i ordningen med førerett på prøve, at føreretten i denne prøveperioden ikke har det samme vern. Dette kommer til uttrykk ved at de som mister føreretten i prøveperioden må ta ny full førerprøve. Vegtrafikkloven § 33 nr. 2 annet punktum åpner for at sjåfører i prøvetid kan få inndratt førerkortet etter færre overtredelser (som kvalifiserer til registrering) enn førere som ikke er i prøvetid. På denne bakgrunn bør det også prinsipielt aksepteres at terskelen for inndragning av føreretten på bakgrunn av enkeltovertrædelse senkes. For eksempel i forhold til føring av motorvogn med lavpåvirkning generelt. Som følge av det svakere vern føreretten må sies å ha i prøveperioden kan det vanskelig hevdes at inndragning som følge av straff for lavpåvirkning vil være en uforholdsmessig tyngende reaksjon.»

«Etter flertallets oppfatning begrunner dermed ovennevnte momenter at man for motorvognførere i prøvetid fraviker lovens utgangspunkt. Arbeidsgruppens flertall foreslår at for de med førerett på prøve skal tap av førerett ved straff for lavpåvirkning være lovens utgangspunkt.»

6.3.2 Mindretallet sitt forslag

Eit mindretal i arbeidsgruppa meiner at straff for køyring med lågpåverknad «automatisk» bør leie til tap av føreretten for ei kortare periode på tre til seks månader. Mindretallet foreslår at ein slik regel bør gjelde alle lågpåverknadstilfelle - både lågpromillekøyring og køyring påverka av andre

stoff enn alkohol, der påverknaden svarar til 0,5 promille eller lågare:

«Etter mindretallets oppfatning tilsier hensynet til konsekvens og sammenheng i regelverket at når man velger å strafflegge lavpåvirkningstilfellene, så bør straffereaksjonen også lede til tap av føreretten. Mindretallet anser det som inkonsekvent dersom man anser kjøring med lavpåvirkning som staffverdig ut i fra hensynet til trafikksikkerhet, men ikke så trafikkarfarlig at det skal lede til tap av føreretten. I den forbindelse påpekes også at tapsinstituttet omfatter trafikal adferd som ikke konkret har medført økt trafikkarfare, typisk prikkforskriften, som blant annet begrunnes med allmennpreventive hensyn. Det bemerkes også at faregraden i det øvre sjikt av lavpåvirkningsområdet (for eksempel i området svarende til 0,4 til 0,5 promille) er økende.

Mindretallet mener at det i større grad bør legges vekt på de preventive hensyn som tap av førerett ved straff for lavpåvirkning må antas å ivareta. For mange førere vil tap av føreretten antakelig fremstå som mer avskrekkende enn den bøtereaksjonen som er foreslått som hovedregelen i lavpåvirkningstilfellene (og hovedregelen i lavpromillesaker etter gjeldende rett). Det må derfor antas at tap av føreretten for en kortere periode ved straff for lavpåvirkning vil kunne styrke allmenn- og individualprevensjonen knyttet til straff for lavpåvirkning. Etter mindretallets oppfatning er dette et moment det må kunne legges vekt på, selv om det grunnleggende hensynet bak tapsinstituttet er å ta trafikkarfarlige førere ut av trafikken, jf. de hensyn som ligger til grunn for tapsinstituttet.

Videre vil mindretallet fremheve at det gjør seg gjeldende praktiske forhold som trekker i retning av at også lavpåvirkningstilfellene bør lede til tap av føreretten. Etter vegtrafikkloven § 33 nr. 3 kan politiet beslaglegge førerkort når det er skjellig grunn til å tro at en bilfører har gjort seg skyldig i et forhold som kan medføre tap av føreretten. Dersom tap av førerett for lavpåvirkning blir hovedregelen, vil det bli betydelig enklere for politiet å kunne beslaglegge førerkort ved antatt påvirkning av andre rusmidler enn alkohol. Innføres legalgrenser basert på et nulltoleransprinsipp uten at overtredelse (lavpåvirkning) medfører tap av føreretten, vil det i mange tilfeller bli svært vanskelig for politiet å vurdere om førerkortet skal beslaglegges. Konsekvenser av dette vil kunne være at politiet lar være å ta beslag i tvilstilfeller, at beslag ikke opprettholdes ved eventuell domstolsprøving og mulige erstatningskrav i saker der føreren senere

bare får straff for lavpåvirkning. En slik praksis vil i prinsippet kunne ha negative trafikksikkerhetsmessige konsekvenser.»

6.4 Høyingsinstansane sitt syn og departementet sine generelle vurderingar

Advokatforeiningen, NLF, TL, DRK, Aust-Agder tingrett og Norges Taxiforbund støttar forslaget frå arbeidsgruppa sitt fleirtal om at tap av føreretten for lågpåverknad berre skal gjelde for dei som har førarkortet på prøve.

NMCU er «enige» med fleirtalet i at lågpåverknadstilfella i utgangspunktet ikkje bør leie til tap av føreretten. Dei kommenterer ikkje fleirtalet sitt forslag om særregulering for dei med føreretten på prøve.

Politidirektoratet verkar å støtte arbeidsgruppa sitt fleirtal i at lågpåverknad normalt ikkje bør leie til tap av førerett. Samstundes verkar dei å vere prinsipielt i mot særregulering for dei med føreretten på prøve. I fråsegna frå *Politidirektoratet* heiter det at dei «bemerker at dersom det skal innføres en regel om tap av førerett ved lavpåvirkning, må en slik regel være begrunnet i kjøreadferd som antas å medføre trafikkarfare. Regelverket om tap av førerett bør derfor i utgangspunktet være likt for alle grupper førere. Dersom tap av førerett skal omfatte mindre trafikkarfarlig kjøreadferd enn i dag, må det imidlertid foretas en bredere gjennomgang av tapslovgivningen. Som flertallet i arbeidsgruppen påpeker, bør en eventuell senking av terskelen for tap av føreretten også vurderes i forhold til andre overtredelser av vegtrafikklovgivningen. Spørsmålet bør også ses i sammenheng med Samferdselsdepartementets høringsbrev av 20. april 2009, saksnummer 09/1170, om revidering av prikkforskriften, der det er foreslått dobbel prikkbelastning for personer med førerkort på prøve.»

Riksadvokaten uttalar at når lågpåverknadstilfella «normalt ikkje medfører noen vesentlig økning i ulykkesrisiko, ser ikke Riksadvokaten et påtrengende behov for utvidelse av ordningen med tap av førerett. En går derfor i mot forslaget både fra gruppens flertall [...] og fra mindretallet [...]» Med dette støttar dermed *Riksadvokaten* fleirtalet i arbeidsgruppa sitt prinsipielle utgangspunkt om at lågpåverknad normalt ikkje bør leie til straff, samstundes som at *Riksadvokaten* går i mot at ein for dei med føreretten på prøve skal vike frå dette utgangspunktet.

ATL, NAF, Politiets Fellesforbund, Trygg trafikk og MA støttar mindretalet i arbeidsgruppa, og

ynskjer at også dei som vert straffa for lågpåverknad skal tape føreretten for ei kortare periode.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til arbeidsgruppa si oppfatning av at det - også i relasjon til tap av førerett - skal vere graden av påverknad og graden av trafikkkfare føraren har utsett seg sjølv og andre for, som skal vere avgjerande, ikkje om vedkomande har vore påverka av alkohol eller andre rusmiddel, jf. tilsvarende prinsipielle tilnærming til straffe- og straffeutmålings-spørsmåla i kapittel 3 og 4.

Innføring av eit nulltoleranseprinsipp for å straffe køyring påverka av annan rus enn alkohol aktualiserar spørsmålet om kvar terskelen skal ligge for at ein også skal miste førarkortet. Ovannemnde prinsipielle utgangspunkt tilseier at ein også drøftar kvar denne terskelen bør ligge når påverknaden skuldast alkohol.

Departementet er samde med fleirtalet i arbeidsgruppa om at straff for lågpåverknad i utgangspunktet ikkje bør leie til tap av føreretten. Departementet sluttar seg også til fleirtalet i arbeidsgruppa si grunngeving for dette.

Sjølv om ikkje forslaget frå fleirtalet i arbeidsgruppa om å oppheve regelen i tapsforskrifta § 3-1 andre ledd medfører lovendringskonsekvensar, finn likevel departementet grunn til å kommentere dette forslaget frå arbeidsgruppa.

Departementet støttar ikkje forslaget om å oppheve regelen i tapsforskrifta § 3-1 andre ledd. Ei oppheving av denne regelen vil kunne bli oppfatta som ei liberalisering – noko departementet meiner vil vere eit feil signal å sende.

Sjølv om tilgjengeleg vitskapleg materiale ikkje mogleggjer at tilsvarende regel som den i tapsforskrifta § 3-1 andre ledd vert fastsett for tilfella av annan rus enn alkohol, tilseier dei prinsipielle utgangspunkta som er trekt opp over, at ein også i sakene der påverknaden skuldast andre stoff enn alkohol – så langt det let seg gjere – nyttar prinsippet nedfelt i tapsforskrifta § 3-1 andre ledd. Dette inneber at dersom analyseresultatet, eventuell sakkunnigerklæring og andre omstende i saka gir grunnlag for å slutte at påverknaden er i siktet frå svarande til 0,4 til og med 0,5 promille, så bør tap av føreretten fastsetjast til minst seks månader.

Departementet sluttar seg til forslaget frå fleirtalet i arbeidsgruppa om å innføre ei særregulering for dei med føreretten på prøve, slik at dei med føreretten på prøve taper føreretten ved

straff for ruspåverka køyring, også når grunnlaget for straffereaksjonen er lågpåverknad, jf. omtale over. Departementet stiller seg også bak fleirtalet si grunngeving for forslaget. Departementet synar til at det avgjerande er at ruspåverkinga har skjedd i prøveperioda, det har inga betyding at prøveperioda er over når saka avgjerast. Ei slik regulering vil samsvare med tapsforskrifta § 8-4, jf. førerkortforskrifta § 4-2.

Ovannemnde forslag om innføring av lovfaste grenser for når ein i alle tilfelle vert rekna som påverka av andre stoff enn alkohol (vegtrafikklova § 22), straffeskjerpande utmålingsgrenser (vegtrafikklova § 31 andre ledd flg.) og endringar og tilpassingar av tapsinstituttet (vegtrafikklova § 33 nr. 1 andre ledd), inneber behov for nokre endringar i tapsforskrifta. Arbeidsgrupperapporten kapittel 10, s. 52 til 57, omtalar endringsbehovet og innhaldet i endringane.

Til dømes bør det vurderast om ein i tapsforskrifta §§ 3-1, 3-2 og 3-4 skal syne til at tilsvarende grad av påverknad for andre stoff enn alkohol medfører tilsvarende reaksjon. Alternativt vil ein kunne gjere visse tilpassande endringar i tapsforskrifta § 3-6. I samband med det må det avklarast kva for slike grenser for andre stoff enn alkohol det vil vere praktikabelt og vitskapleg forsvarleg å operere med. Det er ikkje umiddelbart gitt at det for dei promillenivåa tapsforskrifta § 3-2 knyt verkadar til (for utmåling av tapstid), kan fastsetjast korresponderande grenser for andre stoff enn alkohol. At ein for nokre viktige stoff kan setje straffeskjerpande utmålingsgrenser i vegtrafikklova § 31 andre ledd flg., inneber ikkje nødvendigvis at ein kan setje grenser som korresponderar med dei intervalla for utmåling av tapsperioden som er å finne i tapsforskrifta § 3-2. Det vil vere prosessøkonomisk lite gunstig å innhente sakkunnigvurdering for å ta stilling til spørsmålet om tap av førerett i sakstilhøve der ein berre på grunnlag av analyseresultatet kan ta stilling til spørsmåla om straff og straffeutmåling. Dette perspektivet bør ein ha for auge ved vurdering av moglege endringar i retningslinene for utmåling av tapsperioden etter tapsforskrifta §§ 3-2 og 3-4.

Justis- og politidepartementet er ansvarlege for tapsforskrifta, og har blitt orienterte om behovet for endringar i tapsforskrifta som føreslegne endringar i vegtrafikklova medfører. *Samferdselsdepartementet* og *Justis- og politidepartementet* vil vidareføre dialogen om dette.

7 Presisering av politiet sin heimel til å påleggje lækjarundersøking ved mistanke om rusmisbruk

7.1 Gjeldande rett

Det fylgjer av vegtrafikklova § 34 fyrste ledd at dersom politiet har skilleg grunn til å tru at førarkorthavaren ikkje lenger fyller «*de krav som er fastsatt til syn, helse og førlyghet*» for den aktuelle føreretten, kan politiet påleggje vedkomande å underkaste seg slik undersøking av lækjar som ein finn naudsynt. Regelen i § 34 fyrste ledd syner til nærare helsekrav fastsett utanfor sjølve lovteksten.

Forskrift om førerkort m.m. 19. januar 2004 nr. 298, gir i vedlegg 1 reglar om helsekrav. Vegtrafikklova § 24 sjette ledd gir departementet fullmakt til å gi reglar om helsekrav.

I førarkortforskrifta sitt vedlegg om helsekrav, § 2 nr. 5, vert det stilt krav om at det hjå førarkorthavaren ikkje må vere «*misbruk av alkohol eller andre rusmidler, og ikke bruk av beroligende og bedøvende midler i doser som reduserer årvåkenhet eller kjøreevne*».

Gjennom helsepersonellovgivinga og vegtrafikklovgivinga er handsamande lækjar og fylkesmenn tilagde roller relatert til førarkort og helsekrav. Helsedirektoratet sine retningslinjer for handsaming av førarkortsaker (IS 1348 og 1437) legg til grunn at førarkorthavarar sitt rus- og lækjarmiddelmissbruk er noko som helsekrava ikkje tillet og at lækjar som skal utferde lækjarattest til bruk i førarkortsamanheng skal foreta undersøkingar i høve til eventuelt rus- eller lækjarmiddelmissbruk, jf. til dømes i samband med krav om lækjarattest etter førarkortforskrifta § 5-1 jf. vedlegg 1, § 5.

Juridisk teori, ved Engstrøm s. 555 legg til grunn at «*pillemissbruk*» kan vere ein av dei tilstandane som kan grunngi at politiet i medhald av vegtrafikklova § 34 fyrste ledd pålegg ein førarkorthavar å underkaste seg lækjarundersøking.

Det skal også visast til at vegtrafikklova § 24 fjerde ledd krev at den som skal ha førerett må vere edrueleg og ha naudsynt andleg og lekamleg helse. Regelen i vegtrafikklova § 34 femte ledd kan seiast å vere ein logisk konsekvens av den nemnde regelen i § 24 fjerde ledd. Dersom førar-

korthavaren ikkje er edrueleg – og omsynet til trafikktryggleiken eller ålmenne omsyn elles krev det – gir vegtrafikklova § 34 femte ledd politiet rett til å kalle føreretten tilbake «*for en bestemt tid eller for alltid*».

7.2 Framand rett

7.2.1 Sverige

Körkortslagen kapittel 3, § 2 krev at den som skal ha førarkort er påliteleg i «*nykterhätshenseende*». Dersom det finns grunn til å tru at ein førarkorthavar ikkje oppfyller krava som gjeld for å ha førarkort, forpliktar körkortsförordningen Transportstyrelsen til å undersøkje om førarkorthavaren er skikka til å ha førarkort. I samband med slike undersøkingar kan Transportstyrelsen påleggje førarkorthavaren å levere lækjarattest som syner at han oppfyller dei medisinske krava for å ha førarkort, jf. körkortsförordningen kapittel 5, § 2. Den svenske forskrifta om medisinske krav for å ha førarkort, som også regulerar tilhøve ikring lækjarattest og lækjarundersøkingar, handsamar rusmisbruksproblematikk som ein del av dei medisinske krava for å ha førarkort.

7.2.2 Danmark

I fylgje færdselsloven § 56, stk. 3 kan ein nekte ein person som er avhengig av rusmiddel førarkort. Færdselsloven § 60, stk. 1 gir politiet rett til å inndra føreretten dersom førarkorthavaren ikkje lenger fyller vilkåra som ein må tilfredsstille for å få utferda førarkort. Det fylgjer føresetnadsvi av tredje punktum i færdselsloven § 60, stk. 1 at politiet sin rett til å inndra føreretten på dette grunnlaget også omfattar dei tilfella der at førarkorthavaren er rusmiddelavhengig. Vidare går det fram av § 60, stk. 1 andre punktum, at politiet utan vidare kan inndra føreretten dersom førarkorthavaren nektar å medverke til dei undersøkingar og prøver som er naudsynt for å avgjere om vilkåra for å ha førerett framleis er til stades. Av det kan ein føresetnadsvi slutte at politiet har rett til å påleg-

gje lækjarundersøking for å skaffe grunnlag for å vurdere om førarkorthavaren tilfredsstillar lova sitt krav om å ikkje vere rusmiddelavhengig.

7.2.3 EU/EØS-området

Det «*andre førarkortdirektivet*» (direktiv 91/439/EF), med seinare endringar, krev at førarkort ikkje skal bli utferda eller fornya til personar som er alkoholavhengige eller som ikkje klarer å avstå frå å køyre alkoholpåverka. Direktivet krev også at førarkort ikkje skal utferdast eller fornyast for personar som er avhengige av andre rusmiddel, eller som, sjølv om dei ikkje kan seiast å vere avhengige, misbrukar stoff regelmessig. Sistnemnde regel gjeld også regelmessig bruk av trafikkarlege lækjarmiddel, når bruken er på eit slikt nivå at den kan ha negativ effekt på køyringa. «*Tredje førarkortdirektiv*» (direktiv 2006/126/EF), som vert sett i kraft frå 2013, vidarefører ovannemnde krav. EU/EØS-retten gir dermed ikkje reglar om medlemsstatane sin rett til å pålegge lækjarundersøking ved rimeleg mistanke om rusproblem, men er heller ikkje til hinder for at ein nasjonalt gir slike reglar.

7.3 Arbeidsgruppa sitt forslag til lovendring

7.3.1 Presisering av politiet sin heimel til å påleggje lækjarundersøking

Arbeidsgruppa foreslår at det i vegtrafikklova § 34 fyrste ledd vert presisert at politiet sin rett til å pålegge lækjarundersøking ved skilleg grunn til å tru at førarkorthavaren ikkje lenger oppfyller helsekrava, inkluderar tilfelle der det er grunn til å tru at det ligg føre misbruk av alkohol eller anna rus. Det vert gjort framlegg om at ein i lovteksta presiserar at helseomgrepet i vegtrafikklova § 34 fyrste ledd, tek opp i seg «*misbruk av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel*».

Under ein viss tvil, konkluderar arbeidsgruppa med at det allereie etter gjeldande rett ligg føre ein slik åtgang for politiet til å påleggje lækjarundersøking ved skilleg grunn til mistanke om rusmisbruk hjå førarkorthavaren, jf. arbeidsgruppa sine vurderingar på s 68 og 69 i rapporten. Etter ei totalvurdering kom likevel arbeidsgruppa til at ei endring av vegtrafikklova § 34 fyrste ledd, for å presisere politiet sin rett til å påleggje lækjarundersøking ved skilleg grunn til å tru at førarkorthavaren misbrukar rus- eller lækjarmiddel, ville vere mest tenleg.

Dei reelle omsyna arbeidsgruppa trakk fram til støtte for at det allereie ligg føre heimel til å kunne påleggje slik lækjarundersøking, kan også seiast å vere argument de lege ferenda for ei slik ordning:

«Reelle hensyn trekker også i retning av at man anser et slikt hjemmelsgrunnlag for å foreligge. De trafikksikkerhetskensyn vegtrafikklovens krav til helse og edruelighet skal ivareta vil få større gjennomslagskraft dersom man tolker loven slik at politiet kan pålegge legeundersøkelse i forbindelse med edruelighetsvurderingen. Arbeidsgruppen antar at slike legeundersøkelser vil bidra til at manglende edruelighet avdekkes i større utstrekning enn i dag.»

Arbeidsgruppa peikar på den «*usikkerhet som synes å ha rådet*» om grunnlaget for å treffe slikt pålegg, samt at «*informasjons- og forutberegnelighetshensyn tilsier [...] at man bør etablere et uttrykkelig hjemmelsgrunnlag for adgangen til å pålegg legeundersøkelse i slike situasjoner*». Arbeidsgruppa ser det difor som:

«[...] hensiktsmessig å ta inn en tilleggsformulering i vegtrafikkloven § 34 første ledd, og dermed presisere at man kan pålegge legeundersøkelse ved skjellig grunn til å tro at innehaver av førerett misbruker alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel. Ved siden av å fjerne eventuell tolkningstvil vil lovendringen også tjene til å løfte misbruksproblematikk frem i lyset. Lovendringen vil kunne bidra til å gjøre politiet og legene mer bevisste på adgangen til og, etter omstendighetene, behovet for å utføre slike undersøkelser. [...]

En slik lovendring vil også innebære en presisering av den nære sammenhengen som bør eksistere mellom bestemmelsene i vegtrafikkloven § 34 første og femte ledd. Etter politiets håndhevingsinstruks gir flere innbringelse i drukken-skapsarresten grunnlag for å foreta nærmere undersøkelser av en persons edruelighet. Innbringelse og eventuelle andre omstendigheter kan gi skjellig grunn til å tro at vedkommende misbruker rusmidler, jf. adgangen til å pålegge legeundersøkelse etter § 34 første ledd. Opplysninger som fremkommer ved legeundersøkelsen vil deretter kunne danne grunnlag for tilbakekall på grunn av manglende edruelighet, jf. § 34 femte ledd.»

Frå arbeidsgruppa si side vert det også problematisert om ordlyden i § 34 fyrste ledd heller burde gi politiet høve til å påleggje lækjarundersøking når det er skilleg grunn til å tru at førarkorthavaren «*ikke er edrueelig*»:

«Alternativt kunne en slik lovbestemmelse formuleres som en adgang til å pålegge legeundersøkelse ved skjellig grunn til å tro at vedkommende ikke er edruelig. Det må antas at det i praksis vil være liten forskjell mellom de to alternativene, da det vanskelig kan tenkes å være aktuelt å pålegge legeundersøkelse uten å ha holdepunkter i retning av at det foreligger en form for misbruk. Et misbruksbegrep må derfor antas å gi en ordlyd best i samsvar med lovbestemmelsens vurderingstema. Arbeidsgruppen finner derfor grunn til å foreslå at det i loven benyttes et misbruksbegrep.»

7.3.2 Tilpassing av ordlyden i vegtrafikklova § 34 femte ledd

Vegtrafikklova § 34 femte ledd gir to alternativ for fastsetting av lengda på tilbakekallsperioda. Anten kan perioda for tilbakekall setjast til ei «bestemt tid» eller så kan den, etter ordlyden, setjast til «for alltid». Arbeidsgruppa gjer framlegg om å endre ordlyden i vegtrafikklova § 34 femte ledd slik at alternativet «for alltid» vert erstatta med formuleringa «inntil vidare». I arbeidsgruppa sin rapport er det gitt fylgjande grunngeving for forslaget:

«Etter gjeldende rett kan man når som helst søke om å få føreretten tilbake etter tilbakekall. Endringen [...] er følgelig mer av språklig enn av reell karakter. Dersom politiet vurderer vedkommende til å være edruelig vil han få føreretten tilbake, selv om den etter ordlyden i vedtaket ble tilbakekalt for alltid. Bestemmelsens reelle innhold kommer [dermed]bedre til uttrykk ved at passusen «for alltid» erstattes med «inntil vidare».

Arbeidsgruppa fann grunn til å kommentere særskilt at dei meiner passusen «for en bestemt tid» likevel framleis bør vere med i lovtæksten:

«Arbeidsgruppen mener [...] at alternativet for en «bestemt tid» bør beholdes i loven. I tilfeller der politiet mener at den manglende edruligheten kan tenkes å være forbigående eller man vurderer situasjonen slik at det kan være hensiktsmessig å vurdere spørsmålet på nytt etter en viss tid, bør vedtak fattes for en «bestemt tid». Å fatte tidsbestemte vedtak vil i utgangspunktet også være mest i samsvar med et forvaltningsrettslig forholdsmessighetsprinsipp. Fastsettelse av tilbakekall for inntil vidare krever aktiv medvirkning (søknad om gjennerverv) fra den som har fått sin førerett tilbakekalt. Ved vedtak fattet for en bestemt tid vil vedkommende få føreretten tilbake ved tidsperiodens utløp, dersom ikke politiet på nytt finner grunn til

(og vilkårene for det er oppfylt) å fatte vedtak om tilbakekall.»

7.4 Høyringsinstansane sitt syn og departementet sine generelle vurderingar

7.4.1 Presisering av politiet sin rett til å påleggje lækjarundersøking

Ingen av høyringsinstansane går i mot dette forslaget. Fylgjande høyringsinstansar uttalar seg særskilt om problemstillinga:

TL meiner at lova bør endrast slik at det «utvetydig fremkommer at politiet [...] har rett til å pålegge legeundersøkelser». *Trygg trafikk* meiner at lova difor bør endrast slik at politiet får eit klart heimelsgrunnlag. *Politiets Fellesforbund* støttar forslaget.

Helse- og omsorgsdepartementet støttar lovendringsframlegget frå arbeidsgruppa, men uttalar at omgrepa «edruelighet og misbruk [...] om mulig» kunne ha vore erstatta med «mer objektive begreper». I forlenginga av det foreslår *HOD* at ein i staden for uttrykket «misbruk», nyttar uttrykket «avhengighet».

S a m f e r d s e l s d e p a r t e m e n t e t sluttar seg til arbeidsgruppa sitt forslag til endring av vegtrafikklova § 34 fyrste ledd. *D e p a r t e m e n t e t* sluttar seg også til arbeidsgruppa si grunngeving for å endre lova på dette punkt. Det er dermed ikkje naudsynt for *d e p a r t e m e n t e t* å ta stilling til om politiet allereie etter gjeldande vegtrafikklov § 34 fyrste ledd kan treffe slikt pålegg. Etter ei totalvurdering verkar det mest tenleg at lova uttrykkeleg gir politiet ein slik åtgang.

På linje med andre helsekrav er fråver av misbruk av rus- eller lækjarmiddel eit vilkår for å erverve og for å halde fram med å ha førerett. Studiar syner at personar med rusproblem er tydeleg overrepresenterte mellom førarar pågripne for ruspåverka køyring. I lys av den store del av alvorlege trafikkulukker som ruspåverka førarar er innblanda i, finn dermed *d e p a r t e m e n t e t* det tenleg at styresmaktene har ein like god moglegheit til å avdekkje rusmisbruk som andre helseproblem.

I det vidare vil *d e p a r t e m e n t e t* difor avgrense seg til å kommentere tilhøve kring ordlyden og det nærare innhaldet i endringsforslaget.

D e p a r t e m e n t e t har også vurdert om ein i staden for omgrepet «misbruk» bør nytte omgrepet «avhengighet». Språkleg sett har dei to nemningane noko ulik tyding. Valet av den eine

eller andre av desse nemningane ville difor kunne påverke realitetsinnhaldet i regelen. I fylgje Kunnskapsforlaget si bokmålsordliste tyder «*misbruk*», språkleg sett, at det ligg føre ein uriktig, uheldig og skadeleg bruk av rusmiddel - medan «*avhengighet*», språkleg sett, inneber at vedkomande har eit behov for og ein trong til å ta rusmiddel, som han ikkje klarer å styre. Misbruk synes dermed å vere ei nemning som språkleg sett femner vidare enn «*avhengighet*».

Om «*edruelig-omgrepet*» i vegtrafikklova § 34 femte ledd uttalar juridisk teori, ved Engstrøm s. 559, at det må vere klart at det «*ikke kreves en medisinsk definert alkoholisme*». Med alkoholisme forstår ein gjerne ein tilstand der vedkomande er så avhengig av alkohol at det går ut over fysisk og psykisk helse.

Helse- og omsorgsdepartementet hevdar i si høyringsfråsegn at bruken av nemninga «*avhengighet*» vil gi eit meir «*objektivt begrep*». Under tilvising til ovannemnde analyse av det språklege innhaldet i dei to nemningane, finn Samferdselsdepartementet det vanskeleg å ta stilling til om nemninga «*avhengighet*» vil gi ein regel der det lettare og meir «*objektivt*» kan takstast stilling til om lova sitt vilkår for å pålegge slik lækjarundersøking er oppfylt.

Uansett verkar nemninga «*avhengighet*» å gi uttrykk for eit noko anna meiningsinnhald enn «*misbruk*». Eit vilkår om «*avhengighet*» ville dermed kunne innebere ein høgare terskel for å rekne vilkåret for å påleggje lækjarundersøking som oppfylt. Ein vil måtte nærme seg medisinsk definert alkoholisme eller medisinsk definert «*avhengighet*» av andre rusmiddel før ein ville ha grunnlag for å kunne påleggje lækjarundersøking, jf. Engstrøm s. 559, som slår fast at edrueleg-omgrepet i vegtrafikklova § 34 femte ledd ikkje inneber eit krav om medisinsk definert alkoholisme. Eit vilkår om «*avhengighet*» ville difor harmonere dårleg med meiningsinnhaldet i edruelegkravet etter vegtrafikklova § 24 fjerde ledd og § 34 femte ledd.

Departementet har på same måten vurdert om ein i staden burde nytte omgrepet «*edruelig*» i vegtrafikklova § 34 fyrste ledd, jf. tilsvarende drøfting gjort av arbeidsgruppa. Departementet syner til arbeidsgruppa si vurdering av problemstillinga. I tillegg vil departementet understreke at vegtrafikklova § 34 fyrste ledd syner til helsekrav som ligg utanfor sjølv lovteksten.

Formuleringa «*misbruk av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel*» er henta frå førarkortforskrifta, vedlegg 1, § 2 nr. 5, og vil med

det medverke til å understreke at lovfestinga av politiet sin åtgang til å krevje lækjarundersøking ved skilleg grunn til å tru at førarkorthavaren misbrukar rusmiddel, er ei presisering av at kravet om frávêr av rusmisbruk er ein del av dei helsekrava som vegtrafikklovgivinga stiller for å få og halde fram med å ha førerett. I denne samanhangen verkar det som logisk og konsekvent at ein i lova nyttar same formulering som i førarkortforskrifta sine helsekrav.

Departementet har forståing for at det kan opplevast som krenkande å måtte underkaste seg lækjarundersøking på bakgrunn av mistanke om rusproblematikk. Det er difor grunn til å nemne at ei slik lækjarundersøking skal medverke til å gi kunnskapar om førarkorthavaren sitt tilhøve til rus- og lækjarmiddel. Desse opplysningane kan like gjerne vere til gunst for førarkorthavaren som til ugunst. I forlenginga av det skal det visast til kravet etter gjeldande rett om at ein må vere edrueleg for å få og for å ha/behalde førarkortet, jf. vegtrafikklova § 24 fjerde ledd og § 34 femte ledd.

Etter retts- og forvaltningspraksis kan etter omstenda fleire innbringingar i dрукenskapsarrest, andre vitneobservasjonar, forklaringar frå førarkorthavaren om sitt tilhøve til rusmiddel og andre relevante omstende, utgjere det faktiske grunnlaget for å konstatere at ein førarkortinnehavar ikkje er edrueleg i vegtrafikklova sin forstand. Pålegg om lækjarundersøking etter vegtrafikklova § 34 fyrste ledd kan medverke til at ein får eit breiare faktisk grunnlag for å vurdere om førarkorthavaren er edrueleg, jf. vegtrafikklova § 34 femte ledd.

Det skal understrekast at for å kunne påleggje lækjarundersøking etter vegtrafikklova § 34 fyrste ledd må politiet ha «*skjellig grunn*» til å tru at førarkorthavaren ikkje tilfredstiller helsekrava sitt krav til frávêr av rusmisbruk, jf. Engstrøm s. 555, med vidare tilvisingar.

7.4.2 Tilpassing av ordlyden i vegtrafikklova § 34 femte ledd

Ingen høyringsinstansar hadde merknader til forslaget.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til arbeidsgruppa si grunngiving og forslag til endring av ordlyden i vegtrafikklova § 34 femte ledd. Endringa er av ein rein språkleg karakter og vil ikkje innebere realitetsendring. Ved å nytte formuleringa «*inntil videre*» tilpassar ein ordlyden til det som er praksis i saker der det per i dag vert fatta vedtak etter vegtrafikklova

§ 34 femte ledd om å kalle attende føreretten «*for alltid*» på grunn av manglande edruelegheit eller sviktande vandel. D e p a r t e m e n t e t er også

samde med arbeidsgruppa i at alternativet «*for en bestemt tid*» likevel framleis bør vere med i lova.

8 Tiltak som ikkje medfører forslag til lovendringar

8.1 Krav om framlegging av lækjarattest ved søknad om gjenerverv

Etter førarkortforskrifta § 5-1 er det berre dei som skal ha førarkort på tyngre køyrety som må framleggje lækjarattest ved ein søknad om førarkort. For dei andre førarkortklassene, som klasse B (personbil) og klasse A (motersykkel), vert det i utgangspunktet berre stilt krav om at søkaren leverer ei eigenerklæring om helsetilstanden sin. Dersom politiet eller regionvegkontoret meiner det er naudsynt har dei likevel heimel til å stille krav om lækjarattest, jf. førarkortforskrifta § 5-1 fyrste ledd. Lækjarattesten vil gi uttrykk for undersøkinge lækjar si vurdering av om førarkortsøkjaren oppfyller førarkortforskrifta sine helsekrav – inkludert kravet etter førarkortforskrifta, vedlegg 1, § 2 nr. 5, som krev at det *«ikke må være misbruk av alkohol eller andre rusmidler, og ikke bruk av beroligende eller bedøvende midler i doser som reduserer årvåkenhet eller kjøreevne»*.

Tilsvarande reglar gjeld ved søknad om å få førarkort på nytt (gjenerverv) etter å ha mista det som fylgje av straff for ruspåverka køyring eller som fylgje av administrativt tilbakekall på grunn av manglande edruelegheit, jf. vegtrafikklova § 34 femte ledd. Førarkortstyresmaktene har med andre ord rett til, men ikkje plikt til, å krevje framlegging av lækjarattest når personar som har mista førarkortet på bakgrunn av rusproblematikk, søkjar om å få det att.

Arbeidsgruppa har foreslått å endre førarkortforskrifta, vedlegg 1, § 5, slik at det i andre ledd blir teke inn ein regel som slår fast at dei som søkjar om førarkort på nytt, etter å ha tapt føreretten som fylgje av straff for ruspåverka køyring, eller fått føreretten kalla attende på grunn av manglande edruelegheit, skal måtte leggje fram lækjarattest. Forslaget frå arbeidsgruppa vert grunnigtt slik:

«Studier indikerer at det foreligger betydelige holdpunkter for at en stor andel av motorvognførere

som pågripes for ruspåvirket kjøring har alkohol eller andre rusproblemer. En undersøkelse som bare gjaldt promillekjørere, viste at minst 60 % av de pågrepne førerne hadde forhøyete verdier av CDT, en biomarkør som indikerer regelmessig og omfattende bruk av alkohol. Et annet studium indikerer høyere dødelighet blant 20-39 åringer pågrepet for ruspåvirket kjøring av samme størrelsesorden som for personer med alvorlige rusproblemer og langt høyere enn for resterende del av befolkningen i denne aldersgruppen. For personer pågrepet for kjøring påvirket av annen rus enn alkohol var dødeligheten noe høyere enn for promillekjørere. Det vises også til at det i andre europeiske land kreves fremleggelse av helsemessig dokumentasjon på tilfredsstillende edruelegheit før man tillater gjenerverv av førerett (se henvisning over til krav om blant annet hårprøve i Tyskland og Italia).

Selv om politiet eller vegvesenet etter gjeldende rett vil ha adgang til å kreve legeattest i slike tilfeller kan det stilles spørsmål ved om gjeldende adgang praktiseres tilstrekkelig bevisst. Etter arbeidsgruppens oppfatning trekker både det og funn fra ovennevnte studier i retning av at det foretas en rutinemessig vurdering av vedkommende i relasjon til vegtrafikklovens krav om at man for (gjen)erverv av førerett skal være edrueleg og ikke misbruke rus- eller legemidler.

Arbeidsgruppen kan ikke se at det gjør seg gjeldende tilstrekkelig tungtveiende innvendinger mot rutinemessig legeattest i slike gjenervervsituasjoner. Det bemerkes at et slikt krav bare vil ramme de som har tapt føreretten på grunn av ruspåvirket kjøring.»

Ingen høyringsinstansar går i mot framlegget frå arbeidsgruppa. TL, Trygg Trafikk, NAF og FHI gir si uttrykkelege støtte til forslaget.

S a m f e r d s e l s d e p a r t e m e n t e t sluttar seg til arbeidsgruppa si tilråding og vil førestå at naudsynte endringar i førarkortforskrifta, vedlegg 1, § 5 andre ledd vert gjort.

8.2 Edrueleg-kravet etter vegtrafikklova § 34 femte ledd

I fylgje arbeidsgruppa sitt mandat skulle arbeidsgruppa vurdere politiet sin bruk av heimelsgrunnlaget etter vegtrafikklova § 34 femte ledd, til å kalle attende føreretten på grunnlag av at førarkorthavaren «*ikke er edrueleg*» (og omsynet til trafikktryggleiken eller ålmenne omsyn elles krev det). Mandatet gav uttrykk for at arbeidsgruppa skulle vurdere moglegheitene for innskjerping av handhevinga innanfor gjeldande reglar. Arbeidsgruppa har i tillegg vurdert om det ville vere tenleg å endre vegtrafikklova § 34 femte ledd, for å gjere lovregelen meir effektiv, til dømes ved å gjere lovendingar som ville gjere det lettare for politiet å godtgjere tilstrekkeleg at førarkorthavaren «*ikke er edrueleg*».

Arbeidsgruppa konkluderar med at edrueleg-omgrepet etter vegtrafikklova § 34 femte ledd har eit tenleg innhald. Det vert likevel understreka frå arbeidsgruppa si side at det synest å vere noko uklåre yttergrenser for når ein i lova sin forstand kan leggje til grunn at ein person «*ikke er edrueleg*». Arbeidsgruppa meiner gjeldande vegtrafikklov § 34 femte ledd gir eit visst rom for å praktisere lovregelen strengare enn det som verkar å ha vore praksis. Det vart frå arbeidsgruppa si side peika på at vektige trafikktryggleiksomsyn tilseier ei streng praktisering av denne heimelsåtgangen, og at trafikktryggleiksomsyn såleis bør få enda sterkare gjennomslag enn tidlegare. Arbeidsgruppa peikar også på at politiet i ein del tilfelle synest å ha behov for eit breiare faktisk grunnlag for å ta stilling til om førarkorthavaren er edrueleg eller ikkje.

Samferdselsdepartementet er samde med arbeidsgruppa i at gjeldande lovregel i vegtrafikklova § 34 femte ledd synest å ha eit tenleg innhald. Det er difor ikkje behov for å endre vegtrafikklova § 34 femte ledd. Departementet er også samde med arbeidsgruppa i at politiet bør freiste å nytte det rettslege rom lovregelen måtte gi for eventuell innskjerping av praksis. Departementet vil likevel minne om at dette heimelsgrunnlaget må nyttast på ein balansert måte i tråd med formåla bak regelen.

I tida som har gått etter at arbeidsgruppa leverte sin rapport, meiner Departementet å sjå tendensar til auka medvit i kring, og større bruk av, heimelsgrunnlaget i vegtrafikklova § 34 femte ledd. Når det gjeld eventuelle bevismessig vanskar politiet måtte ha i saker der heimelsåtgangen etter vegtrafikklova § 34 femte ledd vert vurdert brukt, syner departementet til at lov-

forslaget om å presisere politiet sin åtgang til å påleggje lækjarundersøking ved skilleg grunn til å tru at førarkorthavaren misbrukar rusmiddel og den føreslegne innføringa av krav om obligatorisk levering av lækjarattest ved søknad om gjenerverv av førarkort etter tap som fylgje av rusrelaterte tilhøve, jf. kapittel 7. Desse regelendingane vil i mange tilfelle kunne gi politiet eit breiare faktisk grunnlag for å ta stilling til om førarkorthavaren er edrueleg.

8.3 Bruksforbod etter vegtrafikklova § 36 nr. 2 c)

Vegtrafikklova § 36 nr. 2, bokstav c), gir politiet heimel til å forby bruken av eit køyrety dersom eigaren eller nokon som stadig nyttar køyrety med eigaren sitt samtykke, gjer seg skuldig i gjentekne brot på vegtrafikklovgivinga. For å kunne nytte dette heimelsgrunnlaget må vedkomande førar tidlegare ha vorte straffa for det same vegtrafikkbrotet som politiet på vedtakstidspunktet går ut i frå at han på nytt har gjort seg skuldig i. Til dømes vil det kunne nedleggast bruksforbod i tilfelle der politiet treff på ein rusa førar og denne tidlegare er straffa for ruspåverka køyring.

Dersom ikkje føraren sjølv er registrert som bileigar krev lova fleire gjentekne brot på vegtrafikklova utført med same køyrety, jf. lova sitt uttrykk «*stadig bruker*» – noko som i praksis inneber at vedkomande må ha vorte straffa to gongar tidlegare for same brot på vegtrafikklova før ein kan nedleggje bruksforbod. I fylgje lova kan vedtak om bruksforbod berre treffast når omsynet til trafikktryggleiken krev det. Det vilkåret vil normalt vere rekna for oppfylt når det ligg føre tidlegare ruspåverka køyring. Bruksforbod vil i praksis seie at køyrety vert avskilta. I tillegg opnar vegtrafikklova § 36 nr. 6 for at politiet kan ta køyrety i forvaring når dei finn det «*nødvendig*». Det vert nedlagt bruksforbod for ei «*bestemt tid*», inntil eitt år.

Arbeidsgruppa har gjort framlegg om å seinke terskelen for når denne lovregelen kan kome til bruk. Det vert foreslått at det ikkje lenger skal stillast krav om at føraren skal vere tidlegare straffa for tilsvarande lovbrott, men at det på nærare vilkår skal vere tilstrekkeleg om føraren på tidspunktet for det andre lovbrottet, er sikta eller tiltalt for det fyrste av dei to brota på «*slik bestemmelse*», jf. arbeidsgruppa sin rapport s. 70 flg.

Arbeidsgruppa ser at det kan rettast innendingar mot å byggje på eit tilhøve som motorvogneigaren ikkje er straffa for, og det vert erkjent at

nedlegging av bruksforbod er eit inngripande tiltak som etter omstenda kan gå ut over andre husstandsmedlemmar. Arbeidsgruppa har likevel valt å leggje avgjerande vekt på at vektige trafikktryggleikssyn tilseier at samfunnet treff ytterlegare tiltak for å avgrense moglegheitene for gjentekne tilfeller av ruspåverka køyring. Det vert peika på at bruksforbod fyrst vil verte nedlagt når det ligg føre to tilfelle av sannsynleg ruspåverka køyring og at det til saman kan gi grunn til å tru at det ligg føre ytterlegare gjentakingsfare. I forlenginga av det vert det peikt på at det ikkje er upraktisk at det for førarar som vert pågripne for ruspåverka køyring, på same tid også har andre uavgjorte tilhøve av ruspåverka køyring på seg. Særleg kan dette vere eit problem i høve til køyring påverka av andre stoff enn alkohol der blodprøve må sendast inn til analyse og eventuell vurdering av sakkunnige. Arbeidsgruppa meiner difor at det ligg føre sakleg behov for å endre lova, slik at sikting eller tiltale for tidlegare brot på slik regel er tilstrekkeleg for nedlegging av bruksforbod. Mellom anna peikar arbeidsgruppa på at bruksforbod er ein administrativ reaksjon og det på mange forvaltingsområde vert fatta inngripande og tynngande forvaltingsvedtak med grunnlag i eit faktum som ikkje er stadfesta gjennom ein straffereaksjon.

Det er berre *Advokatforeningen* som har sett fram merknadar til dette endringsforslaget frå arbeidsgruppa. *Advokatforeningen* peikar mellom anna på at bruksforbod er eit «*alvorlig inngrep i den enkeltes livsutfoldelse [...], kan ha økonomiske konsekvenser [og] vil i for stor grad ramme uskuldige*. I forlenginga av dette vert det vist til at det ikkje er sjeldan at saker vert lagde bort utan ytterlegare påtalesteg.

Samferdselsdepartementet ynskjer ikkje å gå vidare med dette forslaget frå arbeidsgruppa. I denne problemstillinga kan ein seie at effektivitets- og trafikktryggleikssyn talar for ei slik regelendring, medan omsynet til at inngrep i individet sine rettar bør ha eit mest mogleg tillitsvekkjande faktisk grunnlag kan seiast å tale i mot. Det kan rettast innvendingar mot at det vert sett i verk eit så inngripande tiltak utan at ein enno har funne det strafferettsleg bevist at vedkomande har gjort seg skuldig i det fyrste brotsverket. At bruksforbod og avskilting i mange tilfelle også vil ramme «uskuldige» husstandsmedlemmar, typisk ektefelle og born, kan også hevdast å heve terskelen for når det kan forsvarast å treffe eit så vidt tyngande tiltak.

I valet mellom å endre lova i tråd med arbeidsgruppa sitt framlegg og vidareføring av gjeldande regel, kan ein seie at ulike omsyn til ei viss grad står i mot kvarandre. Tilhøve knytt til praktiseringa av gjeldande regel i vegtrafikklova § 36 nr. 2 c) gjer likevel at Samferdselsdepartementet ikkje finn det naudsynt å setje ovannemnde problemstilling på spissen. Etter det departementet har inntrykk av varierar det i kva grad politiet utnyttar det allereie eksisterande handlingsrommet vegtrafikklova § 36 nr. 2 c) gir til å reagere mot gjenteken ruspåverka køyring.

Departementet meiner difor at ein, før ein eventuelt vurderer lovendringsspørsmålet på ny, freistar å nyttiggjere seg eksisterande heimelsgrunnlag fullt ut. Departementet vil difor be Justis- og politidepartementet ta problemstillinga opp med politiet, med det formål å sikre ei mest mogleg tenleg, effektiv og balansert utnytting av heimelsgrunnlaget i vegtrafikklova § 36 nr. 2 c).

9 Økonomiske og administrative konsekvensar

9.1 Konsekvensar for trafikktryggleiken

Forventa konsekvensar for trafikktryggleiken har blitt løpande omtalt over, tilknytt omtalen av kvart einskild lovframlegg. Samferdselsdepartementet ynskjer likevel å trekkje særleg fram forventa positive trafikktryggleiks-konsekvensar ved at lovendingane vil kunne gi ein meir nærliggjande straffetrussel ved at det saklege verkeområdet for forbodet mot køyring påverka av andre rusmiddel enn alkohol vert utvida, og som fylgje av auka oppdagingsrisiko som konsekvens av innføring av hurtigtesting. Innføring av nulltoleranse for køyring under påverknad av andre stoff enn alkohol kan også forventast å ha signaleffekt andsynes borgarane og auke medvitnet om at rus og køyring ikkje høyrer saman. Einskildvis og samla vil desse faktorane kunne gi positiv trafikktryggleiksgvinst.

Til illustrasjon vises det også til ei svensk undersøking trykt i *Trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige fram till år 2001, VTI rapport 486, Statens väg- og transportforskningsinstitut, Lindköping 2002*. Undersøkinga indikerar ein samanheng mellom auke i talet på gjennomførte tilfeldige alkotestar langs svenske vegar og reduksjon i talet på trafikkdrepne. Undersøkinga indikerar at ei auke på 100 000 tilfeldige alkotestar (førebels blåseprøve) kan gi ein reduksjon på 3-4 trafikkdrepne per år. Innføring av tilfeldig hurtigtesting for å avdekkje køyring under påverknad av andre stoff enn alkohol kan difor, avhengig av kor mange testar ein gjennomfører, gi ein reduksjon i talet på trafikkskadde og -drepne (sjå omtale i kapittel 5.3.2).

I kapittel 2 vert det gjort greie for omfanget av køyring påverka av andre rusmiddel enn alkohol og kor stor del av trafikkulukker som skuldast ruspåverknad. Departementet finn det likevel vanskeleg å skulle talfeste dei forventa positive trafikktryggleikskonsekvensane, til dømes i form av forventa nedgang i talet på trafikkulukker, i talet på hardt skadde eller drepne, eller i eventuelle forventa kostnadsreduksjonar for helsevesenet og sparte ressursar for sam-

funnet generelt, jf. høyringsinnspela frå *Finansdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet*, der det vert etterlyst berekningar av eventuelle nytteeffektar av betra trafikktryggleik, overslag over kor mange færre trafikkulukker lovendingane kan medverke til, samt eventuelle kostnadsreduksjonar for helsevesenet.

Lovendingane som det vert gjort framlegg om i denne proposisjonen er av ein slik karakter at det på førehand er vanskeleg å gjere treffande berekningar av ovannemnde potensielle positive konsekvensar for trafikktryggleiken.

9.2 Konsekvensar for politi og påtalemakt

For politiet og påtalemakt vil etterforskning og straffefølgjing av mange saker om køyring under påverknad av andre stoff enn alkohol bli enklare og mindre ressurskrevjande.

Innføringa av faste grenser for når ein i alle tilfelle vert rekna som påverka av andre stoff enn alkohol (og straffeskjerpande utmålingsgrenser etter vegtrafikklova § 31) vil sannsynlegvis føre til ei monaleg auke i talet på straffesaker som kan gjennomførast som tilståingssak for tingretten. Behovet for utvida erklæring frå sakkunnige og behovet for å føre sakkunnige som vitne ved hovudforhandling for domstolane kan også forventast å gå ned. Omfanget av desse kostnadsreducerande konsekvensane vil sjølvstyk avhenge av talet på straffesaker. Dersom regelendingane fører til fleire straffesaker vil dette sjølvstyk gi noko mindre reduksjon i kostnader.

Som gjort greie for i kapittel 5 vil slike hurtigtestapparat verte kjøpt inn etter ein tilbudsutlysingsprosess. Dei eksakte totale innkjøpskostnadane er difor noko usikre. *Justis- og politidepartementet* legg til grunn at Politidirektoratet, innanfor budsjettamma for 2010, skal kunne kjøpe inn hurtigtestapparat for å kunne starte med slik testing innan utgangen av 2010.

Det vert gjennomført om lag 1 million testar med alkometer (førebels blåseprøve) årleg. Sannsynlegvis vil omfanget av hurtigtesting for å

avdekkje køyring påverka av andre stoff vere mindre i starten, då operative tilhøve knytt til bruk av hurtigtestar som per i dag er tilgjengelege på marknaden, gjer det mindre realistisk å nytte testane i same omfang som alkometertestane vert nytta. Gjennomføring av kvar hurtigtest reknar ein med vil koste cirka 150 kroner. Dersom ein til dømes gjennomfører om lag 10 000 hurtigtestar i året vil dette gi politiet ein meirkostnad på cirka 2 millionar kroner årleg.

Opplysingar frå FHI indikerar at analyse av kvar einskild blodprøve vil bli knapt 1000 kroner dyrare, noko som vil innebere ein stykkpris på cirka 3800 kroner. Tal frå 2008 syner at om lag 5000 blodprøver vart sende til analyse. Med dette talet på blodprøver til analyse per år vil prisauken (for kvar analyse) innebere ein auka kostnad for politiet på 4,5 millionar kroner årleg. Ved ein auke i talet på personar sikta for køyring påverka av andre stoff enn alkohol på til dømes 1000 til 1500 personar per år, vil kostnadsauken for kvar blodprøveanalyse innebere ei ytterlegare kostnadsauke på 3,8 – 5,7 millionar kroner. Ein reknar med at dei samla auka kostnadane vil bli mellom 8,3 og 10,2 mill. kroner, avhengig av talet på mistenkte.

Innføring av faste grenser for når ein i alle tilfelle vert rekna som påverka av andre stoff enn alkohol kan forventast å medføre ein reduksjon i behovet for sakkunnigfråsegner med 50-70 %. Dersom ein tek utgangspunkt i dagens nivå for talet på blodprøver medfører dette ein kostnadsreduksjonen for politiet estimert til cirka 5,35 millionar kroner. Lovendringane vil likevel vonleg resultere i at fleire tilhøve av køyring påverka av andre stoff enn alkohol vert avdekt, noko som inneber at denne utgiftsreduksjonen då vil bli mindre som fylgje av ein må sende fleire blodprøver til analyse. Gjennomsnittsprisen per sakkunnigfråsegn frå FHI er 4300 kr. Reduksjonen i talet på saker der det verte henta inn sakkunnigfråsegn vil også gi ein tilsvarande reduksjon i talet på saker der Den Rettsmedisinske Kommisjon må kontrollere sakkunnigfråsegna.

Ein reknar med at totalkostnadane for politiet vil bli mellom 12,3 mill. kroner og 14,2 mill. kroner. Desse kostnadane vil politiet dekke innanfor eiga ramme. Endringane i vegtrafikklova utløyser

noko endringar i forskrift om tap av førerett. Dette vil medføre noko arbeid for Politidirektoratet og Justis- og politidepartementet.

9.3 Konsekvensar for Nasjonalt Folkehelseinstitutt

Ein forventar at lovendringane vil resultere i at FHI vil få auka utgifter til utstyrsinvesteringar (fleire analyseparallelar), eingongskostnadar til analyseutstyr, metodeutvikling, statistiske berekningar, akkrediteringar, omlegging av rutinar, oppgradering av datasystemet som skal handtere prøver og utarbeiding av svar på blodprøveanalyser og sakkunnigklæringar. FHI bereknar dei samla eingongskostnadane ved dette til 21,25 millionar kroner.

Lovendringane vil også kunne medføre at FHI gir færre sakkunnigfråsegner per år, noko som i seg sjølv vil innebere eit inntektstap. Samstundes kan lovendringane kome til å medføre at FHI vil gjennomføre fleire årlege analyser av innsendte blodprøver, noko som vil gi inntektsauke. Dei nærare moglege økonomiske og administrative konsekvensane for FHI av dette er vanskelege å berekne.

9.4 Konsekvensar for Samferdselsdepartementet

Som synt til i kapittel 3 vert det sett ned ei fagleg rådgivingsgruppe som skal gi Samferdselsdepartementet faglege råd som grunnlag for fastsetjing av forskrift med faste grenser for når ein i alle tilfelle vert rekna som påverka av andre stoff enn alkohol og når det gjeld faste utmålingsgrenser etter vegtrafikklova § 31. Dette medførte noko arbeid for Samferdselsdepartementet. Økonomisk godtgjersle til nokre av medlemmane i rådgivingsgruppa vil verte dekte innanfor Samferdselsdepartementet si budsjetttramme for 2010. *Samferdselsdepartementet* vil og førestå at naudsynte endringar i førarkortforskrifta, vedlegg 1, § 5 andre ledd vert gjort.

10 Heimel for Statens vegvesen til å fjerne og ta i forvaring køyrety som er til hinder for trafikken

10.1 Innleiing

Spørsmålet om å gi regionvegkontoret fullmakt til fjerning og forvaring av køyrety vart aktualisert av erfaringane frå vinteren 2006/2007 der mellom anna delar av vegnettet på Sørlandet var lamma i meir enn eitt døgn pga. sterkt snøfall. Mange sat innesnødde i køyretya sine med den risikoen dette innebar for liv og helse.

I situasjonar med høg nedbørsintensitet er det umogeleg å oppretthalde normal vinterstandard så lenge snøvêret varer. Friksjonsforbetrande tiltak i form av salting eller sandstrøing har liten eller ingen effekt. Det vil i tillegg måtte gå noko tid etter at nedbøren er slutt fram til normal vinterstandard blir gjenoppretta (for høgtrafikkerte vegar er tiltakstida etter dagens standardkrav 2 timar). I denne perioda vil – i tillegg til føraren sine kunnskarar om og erfaring med å køyre på vinterføre – eigenskapane til køyretyet og hjulutrustinga vere kritisk for framkoma. Særleg gjeld dette ved passering av fjellovergangane. Særleg utsette er køyrekombinasjonar etter Europa-standard med toaksla trekkvogn og tilhengjar/lastkombinasjon som inneber ei totalvekt på 50 tonn.

Når tunge køyrety fyrst køyrer seg fast, er det viktig at dei raskt blir fjerna frå vegen. Dette av omsyn til framkoma for trafikken elles, men også av omsyn til ei mest mogeleg effektiv snørydding. Erfaringane frå Sørlandet vinteren 2006/2007 syner at ei viktig årsak til at entreprenørane som drifrar vegane ikkje klarde å halde desse opne, var fastkøyrde tungbilar som hindra effektiv snørydding.

Sjølv med effektiv og målretta innsats i tilsynet med og kontrollen av tunge køyrety i bruk (kontroll av hjulutrusting, fordeling av nyttelast o.a.), vil det oppstå tilfelle der tunge køyrety køyrer seg fast og er til hinder for annan trafikk og for vinterdrifta.

Statens vegvesen har registrert at fjerninga av fastkøyrde tunge køyrety i somme tilfelle tek lang tid fordi sjåføren ikkje har evne eller vilje til å betale for oppdraget, eventuelt framskaffe garanti

frå eigar, speditør eller liknande. Dette gjer igjen at bergingsselskapa vegrar seg mot å utføre oppdraga. I slike tilfelle er Statens vegvesen avhengig av hjelp frå politiet for å få fjerna køyretya og gjenoppretta framkoma.

På oppfordring frå Vegdirektoratet har Politidirektoratet gitt ei fråsegn om ansvarsforhold i samanheng med bilberging, der det bl.a. står:

«[...] Det er politiet som er tillagt myndighet når det gjelder fjerning og forvaring av kjøretøy, if vegtrafikkloven § 37. I tilfelle der politiet får anmodning/begjæring om fjerning av kjøretøy, for eksempel fra Vegvesenet, må politiet foreta en selvstendig vurdering av om kjøretøyet skal fjernes. Dette kan gjøres ved at en politipatrulje ved selvsyn vurderer den aktuelle situasjon. Politiet kan alternativt pålegge vegholder å bedre kjøreforholdene ved f. eks å strø i tillegg til/eller i stedet for å fjerne kjøretøyet.

Vi vil understreke forskjellen mellom redning (behov for øyeblikkelig handling for å redde eller å ivareta samfunnets interesser) eller berging. Fjerning av kjøretøy som er til vesentlig hinder for annen trafikk, kommer etter vår oppfatning normalt i førstnevnte kategori. Eksempel på berging kan være tauing opp en bratt og glatt bakke, hvor kjøretøyet i utgangspunktet ikke står til vesentlig hinder for annen ferdsel. Sistnevnte vil normalt være et forhold bileier selv må ordne.

I de tilfeller hvor politiet krever kjøretøyet fjernet, er det kjøretøyet eier som er ansvarlig for å dekke de utgifter politiet har i forbindelse med fjerningen.

Kjøretøyet kan eventuelt tas i forvaring til eier har betalt de utgifter politiet har hatt i forbindelse med fjerningen og forvaringen. Et kjøretøy som er tatt i forvaring kan selges etter 3 måneder for å dekke utgiftene dersom det ikke er hentet eller det er blitt stilt garanti. Det er politiet som bærer risikoen for eventuelle utgifter som ikke blir dekket [...]».

Fråsegna vart gitt som kommentar til eit brev frå Troms politidistrikt til Statens vegvesen, der det

bl.a. blei uttalt at politiet, når det etter vegvesenet si meining hasta med å opne vegen att og eigar/speditør ikkje er i stand til å betale eller stille garanti rask, fant det naudsynt å be om garanti for bergingsutgiftene frå vegvesenet før fjerning kunne avgjerast. Føremålet med dette var å unngå å bli sitjande med ansvaret for utgiftene når det oppstod praktiske problem med inndrivning av desse.

På bakgrunn av politiet sitt syn på ansvarsforhold og rutinar ved oppmoding om fjerning av fastkøyrede køyrety vil det – spesielt i situasjonar med uvêr/store nedbørmengder – kunne vere behov for ressursar utover dei politiet kan stille. Gjennom sine tenestemenn i utekontrollen vil vegvesenet ha ein ikkje ubetydeleg ressurs som kan nyttast som supplement til politiet på dette området. Det å gi vegvesenet mynde til fjerning av og tilbakehaldsrett i køyrety vil i nokon grad kunne avlaste politiet, slik at dei i ein vernebuingsituasjon får frigjort ressursar til andre viktige politioppgåver.

10.2 Høyringa

Med samtykke frå Samferdselsdepartementet sende Vegdirektoratet på høyring, med tre månaders høyringsfrist, eit forslag til endring i vegtrafikklova § 37. Føremålet med endringa er å gi regionvegkontora tilsvarande mynde som politiet til å fjerne og eventuelt ta i forvaring køyrety som er til hinder for trafikken eller arbeid på veg, samt heimel for å kunne krevje utgiftene som Statens vegvesen har hatt til fjerning og forvaring dekt av eigar før køyretyet blir levert tilbake.

Forslaget blei 21. januar 2008 sendt til fylgjande instansar:

Departementa

Arbeids- og velferdsdirektoratet
 Direktoratet for Arbeidstilsynet
 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
 Forsvarsstaben
 Færdselsstyrelsen, Trafikministeriet, Danmark
 Justisministeriet, Danmark
 Justisministeriet, Island
 Kommunikationsministeriet, Trafikpolitiska
 avdeling, Finland
 Konkurransetilsynet
 Kystverket
 Näringsdepartementet, Enheten för
 Transportpolitik, Sverige
 Politidirektoratet

Sosial og helsedirektoratet
 Statens vegvesen, landsdekkende enhet
 Statens vegvesen, Veg- og trafikkfaglig senter
 Statens vegvesen sine regionvegkontor
 Toll- og avgiftsdirektoratet
 Utlendingsdirektoratet
 Vejdirektoratet, Danmark
 Vägverket, Sverige

Advokatfirmaet Tøtdal MNA
 Autobransjens Leverandørforening
 Bilbransjeforbundet
 Bilimportørenes Servicekontor
 Dekkimportørenes forening
 Frie Bilimportørers Forening
 Lastebileiernes Forening
 Norges Automobil-Forbund
 Norges Bilbransjeforbund
 Norges Lastebileier Forbund
 Motormannens Riksforbund, Sverige
 STOR, Sverige
 Traktor- og landbruksmaskinimportørenes
 forening
 Transportbedriftenes Landsforening
 Transportbrukernes Fellesorganisasjon
 Transportøkonomisk institutt
 Yrkesorganisasjonens Sentralforbund

Følgjande instansar har realitetsmerknadar:

Justis- og politidepartementet
 Politidirektoratet
 Utrykningspolitiet

Dekkimportørenes forening
 Autobransjens Leverandørforening
 Transportbedriftenes Landsforening

10.3 Gjeldande rett

Etter gjeldande § 37 i vegtrafikklova er heimel til fjerning og forvaring av køyrety lagt til politiet. Statens vegvesen har ingen tilsvarande kompetanse.

Regionvegkontoret har rett nok høve til å forby vidare bruk av køyrety i dei tilfella der køyretyet ikkje er i forsvarleg stand, eller køyretyet sin last ikkje er forsvarleg sikra, samt i tilfella der hjula på køyretyet ikkje er sikra tilstrekkeleg veggrep ved bruk av piggar, kjettingar eller liknande når føretilhøva gjer det nødvendig, jf. vegtrafikklova § 36 nr. 1, bokstavane c) og d), jf. § 13, jf. forskrift om køyrety § 1-4. Regionvegkontoret har også høve til å påleggje gebyr for ikkje å ha med

seg påbodne kjettingar, jf. vegtrafikklova § 31, sjuande ledd, jf. § 31 a, jf. forskrift om gebyr for visse brot av vegtrafikklovgivinga § 1 bokstav e. Desse føresegnene gir likevel ingen rett for regionvegkontoret – i dei tilfella der ein mottek melding om køyrety som står fast, til hinder for framkoma og vinterdrifta – å sjølv setje i verk tiltak for å fjerne og ved behov halde køyrety i forvaring til utgiftene knytte til fjerninga og forvaringa er dekte.

Vegtrafikklova § 36 a., (Gebyr for overlasing) gir regionvegkontoret mynde til å ta køyrety i forvaring for eigar si rekning og risiko, eller forby bruk av køyretyet inntil gebyr er betalt eller sikkerheit for betalinga av gebyret er stilt. Denne heimelen er likevel avgrensa til dei tilfella der køyrety blir treft på med gebyrpliktig overlasing, og kan ikkje brukast i dei tilfella der det er behov for å få fjerna køyrety som står fastkørde på veg.

Forfalle gebyr etter vegtrafikklova § 31 a., og § 36 er sikra ved legalpant i vedkomande køyrety, jf. vegtrafikklova § 38.

10.4 Rettstilstanden i andre europeiske land

Den danske færdselsloven § 123 har regler om «politiets fjernelse og salg av køretøyer» som i form og innhald har mange likskapstrekk med vegtrafikklova § 37. Det er berre politiet som vert gitt slik kompetanse. Føresegna er etter sin ordlyd noko smalare enn den norske ved at den, forutan å gi heimel til fjerning av defekte og registreringspliktige køyrety utan kjennemerke, blir avgrensa til køyrety som er «henstillet i strid med gjeldende bestemmelser om standsing eller parkering».

Regelverket i Sverige og Tyskland fylgjer i store trekk same mønster som gjeldande rett i Noreg og Danmark ved at det berre er politiet som har kompetanse til å handheve fjerning og forvaring av køyrety til hinder for trafikken o.a. I samanlikninga med Sverige og Danmark må det likevel takast omsyn til at det berre er politiet som er kompetent styresmakt til å føre kontroll med tunge køyrety i bruk. I Sverige deltek rett nok andre styresmakter (utan politimynde) i kontrollen av tunge køyrety i bruk, men desse har ingen sjølvstendig kontrollmyndigheit. I utøvinga av kontrollane inngår dei som ein del av politiet sine ressursar. I Noreg blir tunge køyrety kontrollerte både av politiet og Statens vegvesen, og vegvesenet har sjølvstendig kontroll- og sanksjonskompetanse.

10.5 Arbeidsgruppa sitt forslag til lovendringar

I høyringsnotatet vart det foreslått å føye eit nytt anna ledd til vegtrafikklova § 37, med slik ordlyd:

«Myndighet etter første ledd, bokstav b) kan også utøves av regionvegkontoret».

Det vart vidare foreslått å føye til «*eller regionvegkontoret*» etter «*politiet*» i noverande fjerde ledd siste punktum (som blir til femte ledd siste punktum etter forslaget), slik at regionvegkontoret får same mynde som politiet til å fråvike fristar og varsling når køyretyet blir rekna som vrak. Det same ble foreslått i noverande sjuande ledd(...)» noverande sjuande ledd (åttande ledd etter forslaget) slik at regionvegkontoret får same trygging for dekning av nødvendige utgifter til fjerning og forvaring som politiet.

Endringsforslaget vart nærare grunngitt slik:

«Behovet for klar lovhjemmel for Staten vegvesen til å kunne påby fjerning, evt. fjerne eller ta i forvaring kjøretøy som er til hinder for trafikken eller snøbrøyting eller annet arbeid på veg, er i første rekke knyttet til situasjoner med uvær og vanskelige føreforhold. Vegdirektoratet har derfor vurdert å begrense myndigheten til regionvegkontoret etter vegtrafikkloven § 37 til såkalte beredskapssituasjoner; situasjoner som kan medføre fare for liv og helse for brukerne av vegnettet. Vi har likevel valgt ikke å foreslå en slik begrensning. Dette både fordi det synes vanskelig innenfor rammene av § 37 å gi en klar og entydig legaldefinisjon av uttrykket «beredskapssituasjoner», men også fordi behovet for en slik hjemmel kan være til stede også under normale vinterforhold (bl.a. i tilfeller politiet er opptatt med andre viktige politiopgaver).

Vi har også vurdert å foreslå regionvegkontorets evt. hjemmel for å påby fjernet, evt. fjerne eller ta i forvaring kjøretøy som en ny § 37 A til vegtrafikkloven. Vegdirektoratet er imidlertid kommet til at det både av prinsipielle og lovtekniske hensyn er mer riktig at regionvegkontorets hjemmel fremkommer gjennom tilføyelser i dagens § 37, og slik at offentlige myndigheters hjemmel til å fjerne og ta i forvaring kjøretøy fremkommer samlet i en og samme bestemmelse.

I forslaget til endring av vegtrafikkloven § 37 er det valgt «regionvegkontoret» som betegnelse for hvem som skal ha kompetanse til å treffe vedtak om fjerning og forvaring. Dette er mønsteret ellers i vegtrafikkloven og forskrifter gitt med hjemmel i

denne. I praksis vil det være tenestemenn i utekontrollen ved vegvesenets trafikkstasjonar som - etter intern delegasjon fra regionvegssjefen - utøver myndigheten.

Det legges til grunn at regionvegkontorets fjerning og evt. forvaring etter vegtrafikkloven § 37 kan gjennomføres uavhengig av eiers/førers skyld, og at vedtak om fjerning og forvaring er et enkeltvedtak i forvaltningslovens forstand, jfr. forvaltningsloven § 2 første ledd bokstav b, som det kan klages på til Vegdirektoratet.»

10.6 Høyringsinstansane sitt syn

Fem instansar (av 57) har kommentert forslaget til endring i vegtrafikklova § 37.

Politidirektoratet stiller seg i utgangspunktet positiv til endringsforslaget, og opplyser at fleire politidistrikt ikkje har merknader til forslaget. Direktoratet viser likevel til at *Utrykningspolitiet (UP)* har stilt seg tvilande til at endringa vil innebære ei fornuftig tildeling av nye oppgåver til vegvesenet. Etter *UP* si oppfatning er verken behovet for lovendringa, konsekvensane den vil ha for etatane, eller vinsten for trafikktryggleik framkome utgreidd i tilstrekkeleg grad. Organet stiller mellom anna spørsmål om vegvesenet, etter at vintervedlikehaldet vert sett bort til private aktørar, er til stades på aktuelle vegstrekningar i slik grad at handtering av denne typen hendingar kan sjåast på som ein naturleg del av deira arbeidsoppgåver. Ei ordning der tungbilkontrollørar frå vegvesenet rykkjer ut for å få fjerna køyrety som hindrar annan trafikk eller vegvedlikehald vil etter *UP* si meining vere lite praktisk, og kunne vere både tungvint og kostbart. For politiet vil ein deling av mynde kunne innebære ei avlastning, men politiet vil likevel i mange høve måtte rykkje ut for å sørge for avviking av trafikken. Ei ytterlegare spreiding av ansvaret for dei omhandla trafikkhendingane vil også lett resultere i ei pulverisering av ressursane og dermed gå ut over den totale vernebuinga i distrikta.

Justis- og politidepartementet gjer merksam på at forskrift 10. november 1993 nr. 1018 om vegtrafikkloven om forskrifters gyldighet på Svalbard fastset at vegtrafikklova § 37 andre og tredje ledd ikkje gjeld på Svalbard. Det blir peika på at det i forslaget blir foreslått innført eit nytt tredje ledd i § 37, noko som gjer det naudsynt med ei konsekvensvurdering av denne forskrifta.

Justis- og politidepartementet gir uttrykk for at den foreslåtte lovendringa verkar å medføre ei utviding av regionvegkontoret sin kompetanse, og

peikar på at høyringsnotatet ikkje omtaler i kva grad lovendringa vil føre til ei endring av regionvegkontoret sitt ansvar og oppgåver. *Justis- og politidepartementet* ber om at det blir vurdert i kva grad lovendringa vil påverke Statens vegvesen, Region nord og Sysselmannen sine oppgåver på Svalbard, etter nemnde forskrift.

Dekkimportørenes forening og Autorbransjens leverandørforening har ingen kommentarar til forslaget til endring av vegtrafikklova § 37, ut over å peike på behovet for klare og eintydige retningslinjer som gjer praktiseringa av regelverket lik over heile landet.

Transportbedriftenes landsforening ser at det kan vere situasjonar der det er behov for at Statens vegvesen har mynde til å fjerne og ta i forvaring køyrety, men kan likevel ikkje sjå at det er sannsynleggjort et reelt behov for dette. Det blir vist til at registreringar gjennomførde i 2006 og 2007 ikkje gir opplysningar om kor stor del av timane med stengde vegar eller vegar med redusert framkome skuldast at politiet ikkje kom eller kom for seint til åstaden etter å ha blitt rekvirert.

Foreininga meiner i tillegg at fjerning og forvaring av køyrety er eit så vidt alvorleg inngrep i yrkessjåførane og transportselskapa si verksemd, at oppgåva bør halde frem med å liggje til politistyresmaktene. Det visast i den samanhengen til at regelverket både i Sverige, Danmark og Tyskland fastslår at fjerning og forvaring av køyrety berre kan krevjast av politistyresmaktene.

10.7 Departementet sine vurderingar

Utgangspunktet for endringsforslaget er at det i alle regionar er etablert egne utekontrolleiningar som jamnleg, og etter fastlagd planverk, fører tilsyn med tungtrafikken. Det skal i tillegg fokuserast på å ytterlegare målrette tungbilkontrollen slik at denne kan brukast som ein reiskap i vegvesenet sin byggherrevernebuing. Det er eit ynske at vegvesenet sine tenestemenn skal dirigerast til kritiske strekningar slik at ein gjennom dekk- og kjettingkontrollar kan førebyggje fast- og utforkøyringar.

Fullmakt til regionvegkontoret til fjerning av køyrety som er til hinder for trafikken eller drifta av vegen, vil gi høve til å fjerne køyrety utan at det i nemneverdig grad blir brukt ekstra ressursar frå vegvesenet sin side. Det er ynskeleg å gjere bruk av tenestemenn som likevel er i kontrollteneste eller varetak byggherrevernebuinga på strekningar der det av erfaring skjer fast- og utforkøyringar. Det er ikkje ein føresetnad for gjennomføring

av forslaget at det blir etablert eit eige vernebuingsopplegg for oppgåva.

Samferdselsdepartementet kan vanskeleg sjå at det å gi vegvesenet ein slik avgrensa kompetanse, mellom anna til å fjerne køyrety til hinder for trafikken og/eller drifta av vegen, vil føre til at ansvar for, og ressursar til, redning og vernebuing blir pulveriserte. Vegvesenet har allereie i dag eit definert vernebuingsansvar og vernebuingsopplegg for vinterdrifta av riks- og fylkesvegar. Regionvegkontoret sin kompetanse til å fjerne og ta i forvaring køyrety til hinder for trafikken og vegvedlikehaldet vil uansett berre vere eit supplement til politiet sitt mynde og politiet sin innsats på området.

Allereie i dag kan andre organ enn politiet få mynde til å fjerne og ta i forvaring køyrety etter vegtrafikklova § 37, jf. forskrift 1. oktober 1993 nr. 921 om offentlig parkeringsregulering mv. Paragraf 21 i nemnde forskrift gir til dømes Vegdirektoratet heimel til å gi kommunane slik mynde.

Det har ikkje vore tanken at den føreslåtte lovendringa skal medføre endringar i Statens vegvesens sitt ansvar eller påverke Sysselmannen sine oppgåver på Svalbard. Behovet for at vegvesenet skal ha mynde til fjerning og forvaring av køyrety på Svalbard er heller ikkje til stades.

Forslaget i høyringsnotatet vil – som *Justis- og politidepartementet* peikar på – få konsekvensar for utøvinga av vegtrafikkmynde på Svalbard, med mindre det vert gjort endringar i *forskrift om vegtrafikkloven med forskrifters gyldighet på Svalbard* blir endra. Bakgrunnen er at det i forskrifta sin kap. II er bestemt at Statens vegvesen, Region nord utfører vegtrafikktilsyn på Svalbard. Ei naturleg språkleg tolking tilseier at mynde til å fjerne og om nødvendig ta i forvaring køyrety vil vere ein del av dette tilsynet. Det materielle innhaldet i forskrifta sin kap. I, «Til lova § 37», som fastset at anna og tredje ledd ikkje gjeld, vil i tillegg bli endra som følgje av tilføyinga av nytt andre ledd i vegtrafikklova § 37 som forslaget legg opp til.

For å unngå ei utilsikta utviding av vegvesenet si mynde på Svalbard, vil departementet endre *forskrift om vegtrafikkloven med forskrifters gyldighet på Svalbard* kap. I «Til lova § 37» slik at den får følgjande ordlyd:

«Annet, tredje og fjerde ledd gjelder ikke.»

Vert dei foreslåtte endringane i vegtrafikklova § 37 vedteke, vil det bli utarbeidd nærare retningsliner for forvaltningspraksis. Desse vil bli tekne inn i «Veiledning for Statens vegvesens utekontrollvirksomhet». Formålet med desse retningslinene vil vere å sikre einsarta praktisering av

regelverket og lik handsaming på tvers av regionane i Statens vegvesen.

Registreringa av hendingar med tungbilar i 2006 og 2007 fortel ikkje noko om kor mykje av tida med stengde vegar, eller vegar med redusert framkome, som må tilskrivast politiet sin tidsbruk frå melding om fast- eller utforkøyring med behov for å gripe inn blir motteke, til oppdraget er effektivt. Etter departementet sitt syn er det likevel ikkje tvilsamt at dersom også vegvesenet får mynde til å fjerne og ta i forvaring køyrety til hinder for trafikken eller drifta av vegen, vil dette samla sett betre moglegheitene for rask og effektiv handsaming frå styresmaktene sin side.

Det å fjerne og eventuelt også ta i forvaring køyrety, er eit inngripande vedtak. Ein merkar seg at tiltaket er eit administrativt tiltak som ikkje har pønål grunngeving. Vegvesenet har allereie kompetanse til å treffe inngripande tiltak på ei rekkje område. Det kan her mellom anna visast til vegtrafikklova § 36 nr. 1, som gir regionvegkontoret høve til å forby bruken av motorvogn.

Ved vedtaking av endringsforslaget vil omsynet til ei forsvarleg praktisering av regelverket mellom anna bli vareteke ved at også denne delen av vegtrafikktilsynet vil inngå i det obligatoriske opplæringsprogrammet som Statens vegvesen har for sine kontrollørar, «køyrety- og kontrollstudiet». Studiet svarar til eit eittårig studium på høgskulenivå og er obligatorisk for tenestemenn i utekontrollen.

10.8 Økonomiske og administrative konsekvensar

Dei foreslåtte endringane i vegtrafikklova § 37 vil ikkje gi budsjettmessige eller andre særlege økonomiske konsekvensar for den offentlege administrasjonen. Regionvegkontoret sin bruk av heimelen vil skje innanfor rammene av dei ressursane ein har til disposisjon for kontroll med køyrety på veg og til tilsyn med drifta av riks- og fylkesvegane. Regionvegkontoret sin handheving av føresegna vil likevel kunne frigje politiressursar til anna, prioritert politiarbeid.

Dei foreslåtte endringane i vegtrafikklova § 37 vil medverke til at fastkøyrde køyrety som stengjer eller reduserer framkoma på offentleg veg, kan fjernast raskare enn det som er tilfelle i dag. Forslaget vil på denne måten medverke til reduserte tidskostnader og reisekostnader for trafikantane generelt og for nyttetransporten spesielt.

11 Særlege merknader til lovforslaga

Til § 22:

Innføringa av låge nulltoleransebaserte grenser for når ein i alle tilfelle vert rekna som påverka av andre rusande eller døyvande middel enn alkohol, skjer gjennom eit nytt tredje ledd.

Denne regelen vert avgrensa til å gjelde andre rusande eller døyvande middel enn alkohol som det er fastsett faste grenser for i forskrift gitt i medhald av vegtrafikklova.

Nytt sjette ledd i paragrafen gir departementet ei uttrykkeleg fullmakt til å gi slike forskrifter, inkludert fullmakt til å fastsette forskrifter om grenseverdiar som skal utgjere ei retningsline for straffeutmålinga etter vegtrafikklova § 31 andre ledd. Departementet sin fullmakt til å gi forskrifter omfattar både ei opprekning av kva for «*berusende eller bedøvende middel*» som vert omfatta av ordninga med lovfaste forbodsgrenser, og fastsetting av grenseverdiar for kvart einskild av desse stoffa. Dersom konsentrasjonane i blodet overstig grenseverdiane vil ein i alle tilfelle vert rekna som påverka av andre rusande eller døyvande middel enn alkohol.

I nytt fjerde ledd har det blitt teke inn at villfaring med omsyn til påverknad forårsaka av andre rusande eller døyvande middel enn alkohol, i utgangspunktet ikkje frittek frå straff. Endringar vert grunnlagt med at ruspåverknad bør handsamast mest mogleg likt, uavhengig av om påverknaden skuldast alkohol eller annan rus. Det er difor naturleg å gjere nytt fjerde ledd gjeldande også for tilfella der påverknaden skuldast andre stoff enn alkohol. Departementet finn grunn til uttrykkleg å avgrense regelen til å berre gjelde utanfor resepttilfella. Regelen vert dermed ikkje gjort gjeldande for tilfelle der ruspåverknaden skuldast inntak av reseptføreskrivne lækjarmiddel inntekne i «*henhold til gyldig resept*». For desse tilfella vert det - også i relasjon til storleiken og mengda av medikamentinntaket - ei alminnelig vurdering av om den objektivt sett påverka føraren handla aktlaust eller forsetteleg, jf. vegtrafikklova § 31 fyrste ledd og nytt tredje ledd.

I tillegg til dei materielle endringane vert det også gjort redaksjonelle endringar i paragrafen.

Noverande § 22 fyrste ledd, andre punktum blir nytt andre ledd, noverande fyrste ledd, siste punktum blir nytt fjerde ledd og noverande andre ledd blir nytt femte ledd. Det vert gjort endring i paragrafen si overskrift ved at ordet «*alkoholpåverking*» blir erstatta med «*ruspåverking*».

I nytt andre ledd har presiseringa, i gjeldande lov § 22 fyrste ledd, fyrste og andre punktum, av at den som er alkoholpåverka er «*(ikke edru)*», blitt sløyfa, då den er overflødig.

Departementet finn grunn til å kommentere at omsynet til den indre samanhengen i regelen kunne tale for at reglane som no er foreslått i fyrste til og med fjerde ledd blir samla i eitt ledd, slik gjeldande korresponderande reglar no er samla i noverande § 22 fyrste ledd. Dei foreslegne materielle endringane medverkar til å gjere paragrafen meir ordrik. Departementet har difor funne å leggje avgjerande vekt på omsyna til at paragrafen skal vere oversiktleg og lettast mogleg å forstå - og gjer difor framlegg om å dele paragrafen opp i fleire ledd.

Før ein kan setje i kraft ny straffelov vil ein måtte gjere endringar i tilvisinga til forsøk på overtreding av vegtrafikklova § 22, som ved lov 19. juni 2009 nr. 74 vart gjort i vegtrafikklova § 31 fyrste ledd, nytt tredje punktum. I denne regelen vert det slått fast at forsøk på overtreding av vegtrafikklova ikkje er straffbart, med unntak for forsøk på ruspåverka køyring. Ved inndeling av det som i dag vert regulert av vegtrafikklova § 22 fyrste ledd i fleire ledd, vil ein i vegtrafikklova § 31 fyrste ledd, nytt tredje punktum, også måtte vise til fleire ledd i vegtrafikklova § 22.

Til § 31 andre ledd:

Endringane i vegtrafikklova § 31 andre ledd reduserer talet på påverknadsintervall som er av relevans for straffeutmålinga frå fire til tre. Det vert gjort framlegg om lovfesting av korresponderande faste grenser for andre stoff enn alkohol. Dei stoffa det kan setjast slike faste utmålingsgrenser for, og dei konkrete grenseverdiane, vil gå fram av ei eiga forskrift fastsett av Samferdselsdepartementet i medhald av vegtrafikklova. Full-

makt for departementet til å fastsetje slik forskrift vert gitt i nytt siste ledd i vegtrafikklova § 22.

Det blir elles vist til Samferdselsdepartementet sine vurderingar gitt i kapittel 4. Det vil fylgje av vegtrafikklova § 31, lest i samanheng med vegtrafikklova § 22, forarbeid og rettspraksis etter gjeldande vegtrafikklov, at utmålingsreglane i nytt § 31 andre ledd vil gjelde så langt dei passar, også der påverknaden er forårsaka av stoff det ikkje er sett faste utmålingsgrenser for i forskrift.

Til § 31 nytt tredje ledd:

Departementet legg til grunn at det vil fylgje føresetnadsviss av vegtrafikklova § 31 andre ledd, lest i samanheng med grensene som blir meld i forskrifta i medhald av § 22 siste ledd, at ein ved straffeutmålingsvurderinga etter vegtrafikklova § 31 skal sjå vekk i frå eventuell påverknadstoleranse utvikla for rusande eller døyvande middel.

For påverknadstoleranse utvikla andsynes reseptføreskrivne medikament inntekne i medhald av og i samsvar med resept vert det likevel gjort unntak frå dette utgangspunktet, jf. unntaksregelen i forslaget til endringar i vegtrafikklova § 22. Departementet legg til grunn at det er formålstenleg å klargjere dette unntaket i forslag til § 31 nytt tredje ledd slik at det går fram at påverknadsgraden hjå førare som har innteke lækjemiddel i samsvar med gyldig resept, framleis skal vurderast konkret.

Til § 22 a.:

Ved endring av fyrste ledd vert politiet gitt heimelsgrunnlag til å gjennomføre førebels test av om motorvognførar er påverka av anna rusande eller døyvande middel enn alkohol. Slik test kan gjennomførast i dei situasjonane som er rekna opp i fyrste ledd nr. 1 til og med nr. 4. I denne proposisjonen er slik førebels testing oftast omtalt i relasjon til testing av førarar som vert stogga i trafikkontroll (jf. fyrste ledd nr. 4). Det skal likevel presiserast at utvidinga av heimelsgrunnlaget etter § 22 a., fyrste ledd, til å gjelde også førebels test av om føraren er påverka av andre stoff enn alkohol, gjeld alle situasjonane regulert i fyrste ledd nr. 1 til og med nr. 4.

Som synt til i kapittel 5 ser ein føre seg at slik testing vil bli gjennomført ved at testapparat analyserer spytt som føraren gir frå seg ved å stikke ein særskilt testpinne i munnen. Departementet ser likevel ikkje grunn til å presisere dette særskilt i ordlyden. Dersom det under tida

gjer seg gjeldande metodar for slik førebels testing som er lite inngripande for motorvognførarane, samstundes som testane held like god eller betre kvalitet, og kan gjennomførast effektivt, så bør ein etter departementet sitt syn også kunne gjennomføre førebels testing som ikkje nødvendigvis er spyttbasert med grunnlag i dette heimelsgrunnlaget.

I andre ledd vert det gitt heimel til gjennomføring av testmetoden «teikn og symptom» når politiet har grunn til å tru at føraren har brote reglane i vegtrafikklova § 22. Heimelsgrunnlag for å nytte denne metoden i saker der det ligg føre mistanke om ruspåverka køyring må i dag finnast i straffeprosesslova sine reglar.

Ved endring av andre ledd vert det også lovfesta rett for politiet, i samband med lækjarundersøking og taking av blodprøve, til å innhente spyttprøve. Denne spyttprøva må skiljast frå den spyttbaserte førebelse hurtigtesten som kan gjennomførast i medhald av fyrste ledd. Spyttprøve innhenta i medhald av andre ledd skal nyttast til å kartlegge dei stoffa vedkomande kan ha i blodet, og slik gjere den etterfylgjande analysen av blodprøva meir målretta. Spyttprøva vil ikkje i seg sjølv bli ført som bevis i straffesaker.

Gjennom endring av tredje ledd vert det presisert at spyttprøve innhenta etter andre ledd til bruk for screening, berre kan innhentast av lækjar, sjukepleiar eller bioingeniør. Nemninga «*offentlig godkjent*» blir føreslegen fjerna, og tittelen «*sykepleier*» blir føreslegen nytta på tilsvarende måte som tittelen «*bioingeniør*». Spyttprøve innhenta for å gjennomføre førebels test av påverknad i medhald av fyrste ledd, kan utførast av polititenestemann. Siste punktum i andre ledd slår fast at også i tilfelle der føraren nektar å medverke til førebels testing av om vedkomande er påverka av anna rusande eller døyvande middel enn alkohol, kan politiet framstille vedkomande for dei etterforskningssteg som kan takast etter andre ledd.

Til § 33 nr. 1 andre ledd:

Endring i § 33 nr. 1 andre ledd innfører ei særleg regulering andsynes dei med førerrett på prøve.

Reglane om prøvetid har sitt heimelsgrunnlag i vegtrafikklova § 24. Førarkortforskrifta § 4-2 gir føresegnar om at den som for fyrste gong får førarkort klasse B, får det med ei prøvetid på to år. Dette skal gå fram av førarkortet.

Paragraf 33 nr. 1 andre ledd gjer i utgangspunktet unntak frå utgangspunktet om tap av førerretten for tilhøve som fell inn under vegtrafikklova § 31 andre ledd, bokstav a.

Den nye regelen i § 33 nr. 1 andre ledd, andre punktum avgjer at dette unntaket likevel ikkje skal gjelde dei som har føreretten på prøve. For dei med føreretten på prøve vil også brot på vegtrafikklova § 22 som fell inn under vegtrafikklova § 31 andre ledd, bokstav a, medføre tap av føreretten.

Det avgjørende er at ruspåverkinga har skjedd i prøveperioden. Det har inga betydning at prøveperioden er over når saka blir avgjort.

Etter ordlyden kan det i slike tilfelle fastsetjast tap av føreretten for inntil eitt år. Med mindre det gjer seg gjeldande særleg skjerpande omstende vil tapstida vere kortare enn i år, jf. omtale i kapittel 6.

Lovteknisk vert det gjort framlegg om å fjerne ordet «likevel» i andre punktum.

Til § 34 fyrste ledd:

Lovendringa presiserar politiet sin rett til å pålegge førarkorthavaren å underkaste seg lækjarundersøking ved skilleg grunn til å tru at førarkorthavaren ikkje lenger fyller førarkortforskrifta sine helsekrav om at det for den som skal ha eller har førerett, ikkje må ligge føre misbruk av alkohol eller anna rusande eller døyvande middel. Paragraf 34 fyrste ledd syner til helsekrav som ligg utanfor sjølve lova, jf. formuleringa «*de krav som er fastsatt*» i fyrste punktum. Det blir elles vist til omtalen i kapittel 7.

Til § 34 femte ledd:

Endringa er i praksis berre av språkleg karakter og har liten realitet. Formålet med endringa er å bringe ordlyden i regelen mest mogleg i samsvar med korleis regelen vert praktisert, jf. at det sjølv om tap kan fastsetjast for alltid, vert praktisert slik at ein etter søknad likevel kan få føreretten attende dersom politiet finn at vedkomande er edrueleg og elles oppfyller også andre vilkår for å ha førerett. *Departementet* finn difor grunn til å

erstatte formuleringa «*for alltid*» med «*inntil videre*». Det blir blir elles vist til omtale i kapittel 8.2.

Til § 37:

Ved tilføyning av eit nytt andre ledd får regionvegkontoret, ved tenestemenn som regionvegsjefen gir slik fullmakt til, same mynde som politiet til å krevje fjerna, eller sjølv fjerne eller ta i forvaring køyrety som er til hinder for trafikken eller arbeid på veg. Utvidinga av regionvegkontoret sin kompetanse gjeld ikkje på Svalbard, sidan det i *forskrift 10. november 1993 nr. 1018 om vegtrafikkloven med forskrifters gyldighet på Svalbard kap. I «til loven § 37»* blir fastslått at dette leddet ikkje gjeld på Svalbard.

Ved tilføyning av uttrykket «*eller regionvegkontoret*» i det som etter lovendringa vert nytt femte ledd tredje punktum får tenestemenn i vegvesenet som regionvegsjefen gir slik fullmakt til, tilsvarende heimel som politiet til å avhende køyrety som blir vurdert som vrak, utan omsyn til reglane om frist og varsling av eigaren som er gitt i fyrste og anna punktum i same leddet.

Tilføyninga av «*eller regionvegkontoret*», i det som etter lovendringa vert nytt åttande ledd, inneber at regionvegkontoret får heimel til å krevje at utgiftene ved fjerning og forvaring av eit køyrety blir dekt av eigaren av køyretyet, før tilbakelevering finn stad.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endringar i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (endringar relatert til ruspåverka køyring m.m.).

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bede om å gjere vedtak til lov om endringar i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (endringar relatert til ruspåverka køyring m.m.) i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (endringer relatert til ruspåverka køyring m.m.)

I

I vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 vert det gjort fylgjande endringar:

§ 22 skal lyde:

§ 22. *Ruspåvirkning av motorvognfører.*

Ingen må føre eller forsøke å føre motorvogn når han er påvirket av *alkohol 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 i henhold* til bestemmelsene i loven.

Overstiger konsentrasjon i blodet av annet berusende eller bedøvende middel grenser fastsatt i forskrift gitt med hjemmel i loven eller en mengde slikt middel i kroppen som kan føre til så stor konsentrasjon av slikt middel i blodet, regnes han i alle tilfeller for påvirket i forhold til bestemmelsene i loven. Dette gjelder likevel ikke hvor overskridelsen skyldes legemiddel inntatt i henhold til gyldig resept.

Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse fritar ikke for straff. *Det samme gjelder villfarelse med hensyn til størrelsen av konsentrasjonen av annet berusende eller bedøvende middel, med mindre slikt middel er inntatt i henhold til gyldig resept, jf. tredje ledd.*

Fører av motorvogn må ikke nyte alkohol eller ta annet berusende eller bedøvende middel i de første seks timene etter at han er ferdig med kjøringen, når han forstår eller må forstå at det kan bli politietterforskning på grunn av kjøringen. Dette forbudet gjelder likevel ikke etter at blodprøve eller utåndingsprøve er tatt, eller politiet har avgjort at slik prøve ikke skal tas

Departementet kan gi forskrift om grenser for konsentrasjoner i blodet av annet berusende eller bedøvende middel som nevnt i tredje ledd og § 31 annet ledd.

§ 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, *eller ved nærmere bestemt konsentrasjon i blodet av annet berusende eller bedøvende middel,*
- b) med bot og betinget eller ubetinget fengsel ved alkoholkonsentrasjon i blodet over 0,5 til og med 1,2 *promille eller alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften over 0,25 til og med 0,6 milligram per liter luft, eller ved nærmere bestemt konsentrasjon i blodet av annet berusende eller bedøvende middel,*
- c) med bot og ubetinget fengsel ved alkoholkonsentrasjon i blodet over 1,2 *promille eller alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften over 0,6 milligram per liter luft, eller ved nærmere bestemt konsentrasjon i blodet av annet berusende eller bedøvende middel.*

§ 22 a. skal lyde:

§ 22 a. *Testing av ruspåvirkning.*

Politiet kan ta alkotest (foreløpig blåseprøve) og *foreløpig test av om motorvognfører er påvirket av annet berusende eller bedøvende middel* når:

1. det er grunn til å tro at han har overtrådt bestemmelsene i § 22,
2. det er grunn til å tro at han har overtrådt andre bestemmelser som er gitt i eller i medhold av denne lov, og departementet har bestemt at overtredelsen kan ha slik virkning,
3. han med eller uten egen skyld er innblandet i trafikkuhell, eller
4. han er blitt stanset i trafikkontroll.

Dersom *testresultatet* eller andre forhold gir grunn til å tro at fører av motorvogn har overtrådt bestemmelsene i § 22, kan politiet *foreta særskilt undersøkelse av om det forekommer tegn og symptomer på ruspåvirkning og fremstille ham for utåndingsprøve, blodprøve, spyttprøve og klinisk legeundersøkelse for å søke å fastslå påvirkningen.* Slik fremstilling skal i alminnelighet finne

sted når føreren nekter å medvirke til alkotest eller foreløpig test av om føreren er påvirket av annet berusende eller bedøvende middel.

Utåndingsprøve tas av politiet. Blodprøve og spyttprøve kan tas av lege, offentlig godkjent sykepleier eller bioingeniør. Klinisk legeundersøkelse foretas når det er mistanke om påvirkning av andre midler enn alkohol eller andre særlige grunner taler for det.

Departementet gir nærmere bestemmelser om undersøkelsene nevnt i de foregående ledd.

§ 33 nr. 1 annet ledd *annet* og *nytt tredje punktum* skal lyde:

Tapet av førerrett fastsettes for minst 1 år dersom rettighetshaveren blir ilagt straff for overtredelse av § 22, jf. § 31. Dette gjelder ikke for overtredelser som nevnt i § 31 annet ledd bokstav a. Ilegges straff som nevnt i § 31 annet ledd bokstav a for kjøring i prøveperiode, fastsettes likevel tap av førerrett med inntil ett år.

§ 33 nr. 1 *nytt tredje ledd* skal lyde:

Påvirkningsgraden hos førere som har inntatt legemiddel i henhold til gyldig resept vurderes konkret.

§ 34 fyrste ledd skal lyde:

Dersom politiet har skjellig grunn til å tro at innehaver av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn ikke lenger fyller de krav som er fastsatt til syn, helse og førerlighet for slik førerrett, *herunder at innehaveren ikke må misbruke alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel*, eller at innehaveren ikke har de kunnskaper eller den kjøreferdighet som hensynet til trafikksikkerheten krever, kan politimesteren eller den han gir myndighet pålegge innehaveren - dersom denne fortsatt ønsker å nytte sin førerrett - innen en fastsatt frist å underkaste seg slik legeundersøkelse som finnes påkrevd og framstille seg til helt eller delvis ny førerprøve. Finner politiet det nødvendig, kan det pålegge ham å levere førerkortet til politiet inntil videre.

§ 34 femte ledd skal lyde:

Dersom innehaveren av førerretten ikke er edruelig eller hans vandel for øvrig er slik at han ikke anses skikket til å føre motorvogn, kan politimesteren eller den han gir myndighet, tilbakekalle retten til å føre førerkortpliktig motorvogn for en bestemt tid eller *inntil videre*, hvis hensy-

net til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det.

§ 37 skal lyde:

§ 37. Fjerning og forvaring av kjøretøy m.m.

Politiet kan kreve fjernet, eller om nødvendig fjerne eller ta i forvaring kjøretøy

- a) som er plassert i strid med bestemmelse i eller i medhold av denne lov, eller
- b) som er plassert slik at det ellers er til hinder for trafikken eller for snøbrøyting eller annet arbeid på veg, eller
- c) som er plassert på privat eller offentlig eiendom til skade eller ulempe for eier eller bruker eller mot dennes forbud.

Står kjøretøyet på et område som ikke er åpent for alminnelig trafikk, gjelder dette bare dersom eier eller bruker av grunnen krever at kjøretøyet blir fjernet.

Myndighet etter første ledd bokstav b kan også utøves av regionvegkontoret.

Kongen kan, etter uttalelse innhentet fra vedkommende politimester, bestemme at myndighet etter første ledd også skal kunne utøves av kommunen.

Den som skal føre tilsyn med overholdelsen av regler gitt med hjemmel i § 8, ha tilsvarende rett til å fjerne, kreve fjernet eller ta i forvaring kjøretøy som er parkert i strid med disse regler.

Kjøretøy som er tatt i forvaring etter denne paragraf kan selges dersom det ikke er hentet innen 3 måneder etter at eieren i rekommandert brev er varslet om forvaringen og om at kjøretøyet vil bli solgt dersom det ikke blir hentet. Dersom eieren eller adressen hans ikke er kjent, kan varselet kunngjøres i pressen eller på annen måte. Finner politiet eller regionvegkontoret at kjøretøyet må anses som vrak, kan det avhende kjøretøyet på hensiktsmessig måte uten hensyn til fristen foran og om nødvendig uten varsel til eieren.

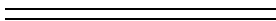
Reglene i lov 29. mai 1953 om rett for handverkarar o.a. til å selja ting som ikkje vert henta, gjelder tilsvarende for salg etter fjerde ledd og for betaling av salgssummen.

Kjøretøy som er tatt i forvaring, står for eierens regning og risiko.

Krever eieren tilbake et kjøretøy som politiet eller regionvegkontoret er i ferd med å fjerne eller har tatt i forvaring, må han først betale de utgifter som politiet eller regionvegkontoret har hatt i samband med fjerningen og forvaringen.

II

Lova gjeld frå den tid Kongen fastset. Kongen kan avgjere at føresegnene i lova skal setjast i kraft til ulik tid.



Offentlege institusjonar kan tinge fleire
eksemplar frå:
Servicesenteret for departementa
Internett: www.publikasjoner.dep.no
E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no
Telefon: 22 24 20 00

Opplysningar om abonnement, laussal og
pris får ein hjå:
Fagbokforlaget
Postboks 6050, Postterminalen
5892 Bergen
E-post: offpub@fagbokforlaget.no
Telefon: 55 38 66 00
Faks: 55 38 66 01
www.fagbokforlaget.no/offpub

Publikasjonen er også tilgjengeleg på
www.regjeringa.no

Trykk: 07 Xpress 10/2010

