

05 2059 7

HØRINGSUTTALELSE

Til: Det Kongelige Samferdselsdepartement

Fra: MA-Norge v/avd.leder Bjarne Eikefjord.

Dato: 03.02.2006

Sak: Forslag til tiltak mot kjøring av motorvogn under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol.

Innstilling:

MA-Norge (Motorførernes Avholdsforbund) vil foreslå 0-grense for kjøring av motorvogn under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol, ref. kap. 11.6 i Rapport fra arbeidsgruppe, 12. oktober 2005.

Begrunnelse:

En 0-grense (med en eventuell meget lav feilmargin) er en klar, uomtvistet og udiskutabel grense. En slik grense gir videre følgende tydelige budskap: All bruk av rusmidler er uforenlig med kjøring av motorvogn.

MA vil henvise til rapportens kap. 10.4. Der fremkommer det at 54,5% av drepte bilførere med ulykkesskyld, (Gjerde og medarbeidere 1993) var påvirket av rusfrembringende stoffer (alkohol, rusmidler og medikamenter).

Arnestad og medarbeidere 2004, viser at hele 30% av trafikkdrepte bilførere med ulykkesskyld var påvirket av andre rusfrembringende stoffer.

En nordisk undersøkelse, (Christophersen m.fl 2005) påviser at hele 60% av trafikkdrepte motorvognførere var påvirket av rusmidler og medikamenter som gjorde dem uskikket til å føre motorvogn. Dette er en urovekkende økning.

Videre viser undersøkelsen til Skurtveit m.fl. at gjentagelsesrisikoen med ruspåvirkede bilførere ligger på mellom 50 og 60%. I disse undersøkelsene er ikke gransket i hvilket omfang rusbilførere påfører andre mennesker i trafikken skader og død gjennom sin opptreden.

Det vi kan slå fast, er at ruspåvirkede bilførere er spesielt ulykkesutsatt og får ofte alvorlige skader. Det er god grunn til å anta at dette bildet også gjenspeiler seg i øvrige skadde og drepte i trafikken.

Det finnes ikke i dag klart definerte grenser for når en ruspåvirket skal regnes som påvirket i strafferettslig forstand i forhold til trafikkadferd. Det hele er blitt overlatt til påtalemakten og domstolenes skjønn – med de ulikhetsbetraktninger det innebærer. Selve testmetodene for rusmiddelpåvirkning er heller ikke utviklet så godt som for alkoholpåvirkning. Mye overlates

til den enkelte politimanns skjønn i konkrete tilfeller med mistanke. Det innebærer i seg selv en fare for at man her har store mørketall for ruspåvirkede bilførere, med de konsekvenser det måtte ha for den øvrige trafiksikkerhet.

MA er opptatt av menneskene i trafikken. Kravet er at alle som ferdes i trafikken, - og de gjør de fleste mennesker daglig -, må sikres frihet fra å møte bilførere påvirket av alkohol, rusmidler og medikamenter som gjør dem uskikket som motorvognførere. Det gjøres enklest og mest effektivt ved å sette følgende bastante grense:

Ved innføring av 0-grense, fastslår man kort og godt at: All føring av motorvogn er uforenlig med ethvert inntak av alkohol, rusmidler eller medikamenter som påvirker den enkeltes evner og ferdigheter til å føre motorvogn.

Grensen er enkel å overholde, man får ingen spekulasjoner i hvor mye den enkelte kan innta av et rusmiddel før grenseverdiene overskrides, og politiet får en enklere kontrollfunksjon på veiene: Enten er man påvirket, eller så er man ikke påvirket, noe utvidede blodprøver kurant kan påvise.

MA mener videre at strafferammene for bruk av rusmidler må harmoniseres med strafferammene for bruk av alkohol, slik at det ikke lenger blir den enkelte påtalemakt eller domstols uavhengige skjønn som fastsetter samfunnets sanksjoner over dem som setter egne og andre menneskers liv i fare i trafikken.

Bjarne Eikefjord
Avd.leder prosjektavdeling MA.